+ LAMBORGHINI HURACÁN PERFORMANTE: JÁ O CONDUZIMOS
BBC
TopGear
Festa no Algarve
A TopGear deslocou-se ao Autódromo de Portimão para testar o Mercedes-AMG GT R
PORSCHE 911 TARGA 4 GTS
Prestações melhoradas e design distinto
> MOTOR 3.0 TURBO
> 450 CAVALOS
> 3,7 SEG. 0-100 KM/H
+ FORD FOCUS RS: DISPONÍVEL POR 50 MIL EUROS!!!

TopGear

Conteúdos

Destaques

068

030

Testes

Admissão

Imagem capa:
Rowan Horncastle

EDITORIAL

Edição 69 **março 2017**

Bem-vindo

À medida que o ano de 2017 vai avançando vamos todos percebendo que os automóveis continuam a ser a galinha de ovos de ouro de todos os governos. Não interessa a cor política, não interessa a crise energética ou económica. Quando é necessário engordar os cofres do estado, os automóveis estão na primeira linha. É certo que agora surgiu um tímido incentivo à compra de carros elétricos que parece uma gota de água num oceano (até porque este incentivo está limitado no tempo e no número de veículos matriculados que podem ser abrangidos), mas em tudo o resto o autêntico assalto continua. Na verdade, ainda mal refeitos estamos das notícias que dão um incremento de multas da ordem dos 1.600% (mil e seiscentos por cento), muito por graça dos novos radares instalados pelo país, ou melhor dizendo, grande parte em Lisboa, eis que surge no mês de fevereiro mais uma má notícia.

O governo decidiu acabar com a revisão trimestral do Imposto sobre Produtos Petrolíferos que na prática estava a funcionar como um travão ao aumento dos combustíveis como forma de compensar as famílias pela perca de rendimentos. Também aqui pouco importam as razões políticas, quem vai pagar a fatura é, mais uma vez, o automobilista. Se no caso das multas por excesso de velocidade se pode sempre argumentar que o automobilista tem a possibilidade de não ver onerada a sua conta bancária cumprindo o código da estrada na íntegra, por outro lado, quando for abastecer o seu carro fá-lo-á com o sétimo combustível mais caro da Europa. Já vai sendo tempo do estado e dos governos, tomarem consciência de que o automóvel não é um luxo, mas antes um bem precioso para quem necessita de se deslocar. E já agora, fica uma sugestão: se querem mesmo que todas as pessoas poupem em recursos ao estado evitando a importação de veículos e combustíveis, coloquem antes os transportes públicos a funcionar na perfeição e já agora, com valores verdadeiramente apetecíveis. Na *TopGear* continuamos a preferir os automóveis do que autocarros em terceira mão...

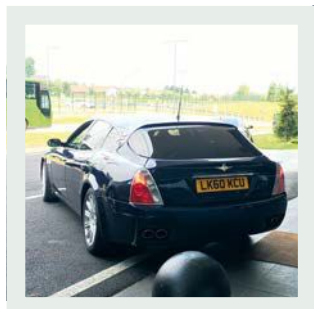
Desfrute da edição,

Paulo Passarinho DIRETOR

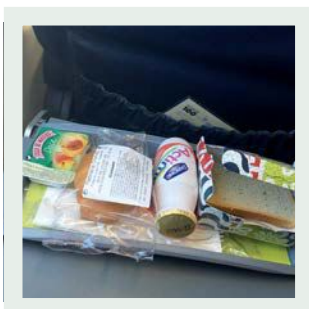
@ paulo.passarinho@goody.pt

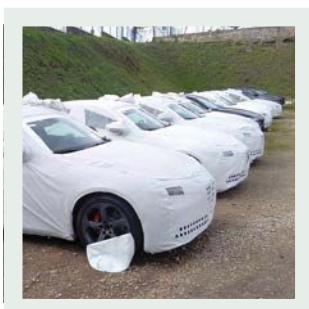
TopGear

BASTIDORES DA REDAÇÃO

O dia-a-dia da nossa equipa

O quê? Carrinha Maserati
Onde: Itália
Durante uma apresentação em Itália, vimos esta raríssima, e bela, Maserati Fastback Touring

O quê? Mini malhado
Onde: Num curral perto de si
Ficámos muito tentados em afagar este Mini de aspeto felpudo, apesar do sinal "Do Not Touch"!

O quê? Coleção GNR
Onde: Lisboa
Não são só os milionários como Jay Leno que têm coleções... Eis parte do espólio da nossa GNR

O quê? Nutrição
Onde: Avião TAP
Mais uma viagem, mais uma refeição (mais ou menos) a bordo da TAP. Delicioso!

O quê? Museu Skoda
Onde: Mladá Boleslav
Mostra muito interessante de carros históricos da marca checa. Vale bem a pena a visita

O quê? Surpresa italiana
Onde: Alfragide
Deparámo-nos, nas nossas voltas, com este grupo de italianas. Bela perna... aliás, jante!

Também tira umas fotos fixes e ninguém lhe dá eco?
Envie já um e-mail para topgear@goody.pt
ou use a nossa página de Facebook

 facebook.com/topgearportugal

TOPGEAR
Nº 69/Março - Mensal - P.V.P: €3,50 (cont)

E-MAIL TOPGEAR@GOODY.PT
TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
Goody Consultoria S.A.
Praça Bernardino Machado 11A
Lumiar
1750-042 Lisboa
TEL. 218 621 530 / FAX 218 621 540
Nº CONTRIBUINTE 505 000 555

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
António Nunes (PRESIDENTE), Alexandre Nunes,
Fernando Vasconcelos, Nuno Catarino e Violante Assude

ACIONISTAS
António Nunes (20%), Alexandre Nunes (20%),
Fernando Vasconcelos (20%),
Nuno Catarino (20%) e Violante Assude (20%)

DIRETOR GERAL António Nunes
MARKETING E DISTRIBUIÇÃO Fernando Vasconcelos
DIRETOR FINANCEIRO Alexandre Nunes
CONTABILIDADE Cláudia Pereira
APOIO ADMINISTRATIVO Tânia Rodrigues e Catarina Martins

DIRETOR Paulo Passarinho
REDAÇÃO André Mendes e Nuno Assunção
FOTOGRAFIA Manuel Portugal e Pedro M. Barreiros
E-MAIL (REDAÇÃO) topgear@goody.pt

PAGINAÇÃO Vanda Martins
Rui Nave (imagem de capa)
DIRETOR DE PRODUÇÃO Paulo Oliveira
COORDENADOR PRODUÇÃO EXTERNA António Galveia

PUBLICIDADE Carla Pinheiro
Telm. 939 103 233 - Tel. 218 621 546
E-MAIL carla.pinheiro@goody.pt

COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO Carlos Nunes
DISTRIBUIÇÃO JMToscano Lda
E-MAIL geral@jmtoscano.com

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
Sogapal - Estrada das Palmeiras, Queluz de Baixo
2745-578 Barcarena

TIRAGEM 13.000 ex.
DISTRIBUIÇÃO Distrinews II
DEPÓSITO LEGAL N.º: 330074/11
INSCRIÇÃO NA E.R.C. N.º: 126082

BBC WORLDWIDE, UK PUBLISHING: DIRECTOR OF EDITORIAL GOVERNANCE Nicholas Brett
PUBLISHING DIRECTOR Chris Kerwin UK PUBLISHING COORDINATOR Eva Abramik
IMMEDIATE MEDIA Co.: CHAIRMAN Stephen Alexander DEPUTY CHAIRMAN Peter Phippen
CEO Tom Bureau DIRETOR OF INTERNATIONAL LICENSING AND SYNDICATION Tim Hudson
INTERNATIONAL PARTNERS MANAGER Anna Brown INTERNATIONAL PARTNERS CO-ORDINATOR Jessica Fleming
UK TEAM: MANAGING DIRECTOR TOP GEAR, UK Adam Waddell PUBLISHER Simon Carrington
EDITOR IN CHIEF Charlie Turner ASSOCIATE EDITOR Tom Ford
CREATIVE DIRECTOR Ian Stevens ART DIRECTOR Owen Norris

SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES
Gonçalo Galveia (tel. 218 621 543)
E-MAIL: ASSINATURAS@GOODY.PT / SITE: WWW.ASSINEAGORA.PT

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

A REVISTA TopGear TEM EDIÇÕES LOCALIZADAS NOS SEGUINTES TERRITÓRIOS:
África do Sul, Alemanha, Austrália, Bulgária, China, Coreia do Sul, Croácia, Estónia, Filipinas, Finlândia, Hong Kong, India, Itália, Letónia, Lituânia, Malásia e Singapure, Médio Oriente, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Suécia, Tailandia e Turquia

ASSINATURAS

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

20% DESCONTO

E RECEBE AINDA UM EXCLUSIVO DVD

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

4 BOAS RAZÕES PARA ASSINAR

A sua revista TopGear apenas por **€ 33,60**

12 edições com 20% de desconto (poupa € 14,22!)

Recebe um DVD TopGear **Polar Special / US Special!**

Renovar com condições especiais

Saiba mais na página 28

Acesso

TODAS AS FORMAS DE ACEDER AO MUNDO TOPGEAR

Edições digitais:
iOS E ANDROID
Quer guardar a sua revista em papel, mas levá-la para todo o lado? Experimente a edição digital

As notícias na rede:
WWW.TOPGEAR.COM.PT
As notícias que interessam e também todas as que servem para passar um bom bocado

O programa de televisão:
- BREVEMENTE -
Já faltou mais para que se possa conhecer a nova geração a dar o seu melhor em frente às câmaras

Edições especiais:
TOPGEAR SUPERCARROS
Na praia não pode passar sem as bolas de berlim e sem o Especial Supercarros que lançamos no verão

Escreva-nos já:
TOPGEAR@GOODY.PT
Quando sentir a necessidade de nos contactar, use este endereço. Só não vale fotos comprometedoras

Redes sociais:
FACEBOOK TOPGEAR
Os estados de alma, piadas, opiniões que ninguém quer saber e muito mais no Facebook

TOPGEAR.COM.PT TUDO O QUE INTERESSA NA REDE

A TopGear no digital

facebook.com/topgearportugal

www.topgear.com.pt

Leia já os ensaios mais relevantes realizados este mês

EM TESTE

Plataforma evoluída

DESTAQUE: O AUDI Q5 FOI ALVO DE UMA PROFUNDA REMODELAÇÃO TÉCNICA QUE O TORNOU AINDA MELHOR

Audi **Q5 2.0 TDI**
€ 61.340 (base)

FOTOS: **PEDRO M. BARREIROS**

Não se deixe enganar pela estética, com alterações muito discretas face ao modelo que conhecia. O novo Audi Q5 é um produto substancialmente diferente, para melhor, do que o seu antecessor. A mais importante alteração está na utilização da nova plataforma MLB Evo, a mais evoluída do grupo Volkswagen, que permitiu ganhar mais espaço a bordo, contribuir para o melhoramento da dinâmica e ainda ganhos significativos em eficiência e economia. E não estamos a falar de marketing. A maior distância entre eixos (12 milímetros) pode parecer pouca, mas nota-se todo um conjunto mais leve e com uma rigidez assinalável, mas também um espaço mais amplo.

A configuração aqui em destaque este mês foca o motor 2.0 TDI. Esta unidade está disponível apenas com tração Quattro e com a nova caixa de sete velocidades S-Tronic. Com 190 cavalos de potência e um binário de 400 Nm, a agilidade é um fator a ter em

conta. Apesar dos 1.770 kg declarados na ficha técnica o Audi Q5 consegue revelar uma desenvoltura que o seu antecessor desconhecia. O sistema de tração integral é também uma estreia no Q5. Ao invés do sistema Haldex, aqui está presente o Ultra Quattro. Trata-se de um sistema que recorre a uma embraiagem multidisco de acionamento elétrico que atua de forma inteligente na passagem de potência para o eixo posterior apenas quando as rodas da frente chegam ao limite da tração. Além disso utiliza ainda uma outra embraiagem no eixo traseiro que consegue realizar a desconexão do diferencial posterior e reduz a fricção quando a distribuição apenas atua nas rodas dianteiras. Engenhoso, mas acima de tudo com benefícios óbvios nas médias de consumo, como demonstram os 7,2 litros aos 100 km.

Equipado com suspensão pneumática, esta unidade permite que seja possível a escolha de sete modos de condução, incluindo um específico para planos de carga: lift, allroad/offroad, efficiency, Comfort, auto e dynamic. Para além disso pode ainda usar o individual e definir a altura ao solo personalizável em cinco níveis. Ficou confuso? Não fique. Basicamente este SUV consegue incursões por terra e lama, aumentando a altura ao solo até 25 mm e isso chega e sobra para galgar terrenos mais acidentados sem males maiores. O novo Audi Q5 é um bom compromisso entre um SUV desportivo e familiar.

Uma excelente dinâmica, um motor robusto e com vigor, falta uma análise do interior para o conjunto ter uma nota acima da média. E bem o merece. A ergonomia a bordo é um ponto fulcral nos Audi mais recentes e este não é exceção. Para além da excelente posição de condução e dos bancos envolventes, no interior é ainda possível contar com um ecrã de 8,3 polegadas e com o fabuloso Virtual Cockpit que permite dois tipos de visualização com mostradores na lateral e navegação em posição central em relação à vista do condutor. Para os passageiros há ainda a facilidade de regular o assento traseiro em 12 cm na longitudinal, proporcionando um espaço referencial para joelhos ou na bagageira (550 ou 610 litros de capacidade). A unidade em teste contava ainda com um tejadilho panorâmico a funcionar em jeito de convite ao sol de inverno.

Disponível a partir de 61.340 euros, a que deverá somar uma longa lista de opcionais, o Audi Q5 tem ainda a vantagem de contar como Classe 1 nas portagens mesmo sem Via Verde. Um SUV familiar e com excelentes aptidões num patamar bem elevado que lhe deverá permitir batalhar pelo muito desejado primeiro lugar na sua classe com alguma facilidade. PAULO PASSARINHO

Ou então...

BMW X3
Maior dinâmica mas menor versatilidade no rival de Munique

O interior apresenta uma excelente ergonomia e materiais de qualidade

FICHA TÉCNICA

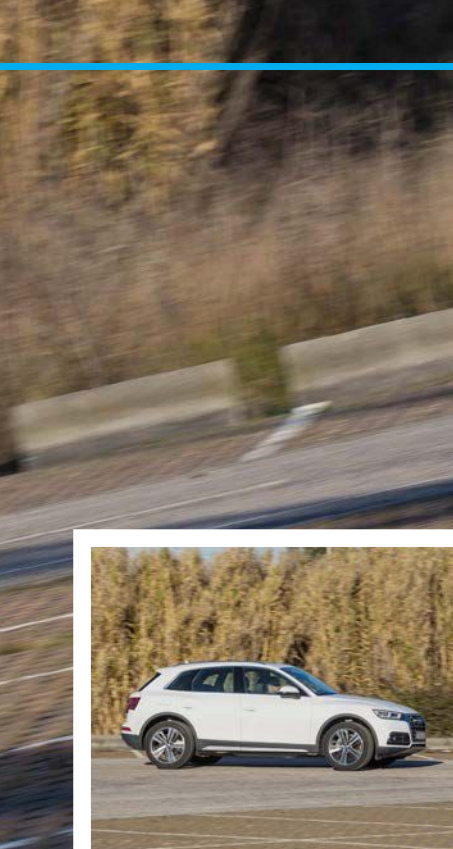
1.968 cc, 4 cil., tr. integral, 190 cv, 400 Nm

4,9 l/100 km, 129 g/km CO_2

0-100 km/h: 7,9 s, 218 km/h

1.770 kg

VEREDICTO: A tração integral competente aliada a um motor diesel de boa perfomance tornam o Q5 uma excelente aposta.

8/10

Prático, versátil e com diversos modos de condução

Boas famílias

BMW **740Le iPerformance**

€ 108.500

DESTAQUE: A FAMÍLIA "I" NÃO É APENAS ELÉTRICA... TAMBÉM TEM UM LADO HÍBRIDO

Uns meses depois de termos testado a versão híbrida do Série 3, a BMW lançou uma proposta um pouco diferente e fez-nos chegar às mãos uma nova opção, também ela inspirada na tecnologia que a marca desenvolveu na altura da criação da sua família "i" de modelos elétricos. A maior diferença é que o modelo em questão é agora a versão longa do topo de gama da marca, o BMW Série 7.

Por fora, além dos logos "eDrive" e o "i" presente junto às cavas das rodas dianteiras, pouco mais identifica esta versão. No entanto, num olhar mais atento descobrimos as mesmas aplicações em azul das versões elétricas nas óticas dianteiras, na grelha frontal com alhetas ativas e até no símbolo da marca, instalado no centro de cada uma das jantes BMW Individual de 20 polegadas.

No habitáculo, a versão longa do BMW Série 7 é daquelas onde queremos passar o máximo tempo possível, principalmente se tivermos acesso aos lugares traseiros. Na frente, o painel de instrumentos é totalmente digital, mas específico desta versão: em vez do conta-rotações, pode mostrar-nos um indicador de percentagem de utilização do sistema elétrico e a carga disponível nas baterias do sistema, bem como conselhos de utilização para uma condução o mais económica possível. Nos modos de condução sentimos a falta daquele que conhecemos no Série 3 e que conseguia usar uma percentagem do motor de combustão para ir carregando as baterias do sistema elétrico.

Debaixo do capot está presente uma das maiores surpresas. Ao contrário do que seria esperado, este imponente Série 7 longo está equipado com um motor de quatro cilindros com apenas dois litros de cilindrada, mas com uma potência máxima de 258 cavalos. No entanto, em conjunto com o sistema elétrico, a potência combinada passa para uns bem mais expressivos 326 cavalos de potência e um binário máximo de 500 Nm. Mas o mais impressionante é mesmo ver um modelo com estas proporções a conseguir médias de consumo ligeiramente acima dos dois litros, caso tenha as baterias do sistema elétrico carregadas e consiga usufruir deste sistema híbrido em pleno. AM

O luxo a bordo e o luxo de poupar combustível de uma forma quase inacreditável

FICHA TÉCNICA

1.998 cc, 4 cil., tração traseira, 326 cv, 500 Nm (combinado)

2,0 l/100 km, 45 g/km CO_2

0-100 km/h em 5,5 s, 250 km/h

2.015 kg

VEREDICTO: Um motor a gasolina de apenas dois litros e um elétrico conseguem fazer mexer um Série 7 com muita elegância.

8/10

P & R

Boa opção

Kia **Niro 1.6 GDI 6DCT**

€ 28.292 (promo)

DESTAQUE: ESTE É UM HÍBRIDO FAMILIAR CAPAZ DE SURPREENDER

Mais um produto para a forte ofensiva da Kia?

Pode-se dizer que sim. O Kia Niro é a primeira aposta da marca coreana para o mundo dos crossover híbridos, que está cada vez mais na moda. Chega com uma estética distinta onde se destaca a frente com a grelha que faz imagem de marca e a traseira bem mais consensual em termos de desenho. Além disso, é uma boa demonstração da evolução que as marcas coreanas tem conseguido apresentar em termos de qualidade.

Mas é um hibrído?

O Kia Niro recorre a uma unidade atmosférica de 1.6 litros com injeção direta, a gasolina, que debita 105 cavalos de potência e 147 Nm de binário. Está otimizada para funcionar em conjunto o sistema híbrido, que também conta com o elemento elétrico, com 44 cavalos, instalado entre o motor de combustão e a caixa

de velocidades. Em conjunto fornecem uma potência de 141 cavalos, ideais para uma utilização despreocupada.

E como se comporta o Niro em condução?

Fazendo uso de uma interessante caixa DCT de dupla embraiagem de seis velocidades (a léguas de outras propostas de variação contínua), o Niro tem os modos D, S e sequencial ao dispôr do condutor. Se pretende uma toada mais suave, opte pelo primeiro, se prentende maior resposta ao acelerador opte pelo S, mais desportivo. Já da utilização do modo sequencial não ficamos particularmente fãs. De qualquer forma a resposta do Niro é muito interessante e é relativamente fácil manter o modo EV (elétrico) até velocidades de 70 km/h. A marca anuncia o arranque dos 0 aos 100 km/h em 11,5 segundos e velocidade máxima de 170 km/h. O Kia Niro é, acima de tudo, um familiar com uma suspensão pensada para utilização cómoda e não oferece dúvidas na ausência de emoção, se pretende avançar para troços mais sinuosos.

E quanto a custos?

Aqui só há noticias positivas. De facto terminamos o teste com uma média de 5,1 l/100 km o que é um excelente indicador das possibilidades do Kia Niro e com mais regeneração seria ainda melhor. Mas a marca encarrega-se de tornar o pacote ainda mais aliciante. O Kia Niro está disponível a partir de 28.292 euros

sendo este um preço promocional que inclui um desconto de 4.200 euros. E por este valor, o Niro fica ainda mais interessante. **PP**

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Definição de elegância

Mercedes-Benz **S500 Cabrio**

€ 185.050

DESTAQUE: SEM SER UM AMG, O S500 CABRIO OFERECE UMA EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO INCRÍVEL

Assim que ouvimos falar num Mercedes equipado com um V8, começamos logo a imaginar explosões a saírem dos escapes e prestações capazes de atordoar os outros carros que viajam na mesma estrada, mas este Mercedes é um Benz e não um AMG, pelo que a filosofia de condução é completamente diferente.

O S500 Cabrio é o modelo que gostávamos de ter para nos fazer companhia numas férias ao sul de França, e para nos transportar entre a mansão e o iate, sempre com a capota de lona recolhida no seu espaço de arrumação e a aproveitar os raios de sol e o cheiro a primavera que já se vai fazendo sentir. Sim, o S500 continua equipado com um V8 com mais de 450 cavalos e ainda mantém prestações capazes de envergonhar diversos outros modelos, mas aqui o que conta é o prazer de rolar a céu aberto e não reduzir a viagem ao espaço de tempo mais curto possível sendo fotografado por diversos dos radares existentes na estrada.

Por fora e por dentro, o Classe S Cabrio tem linhas apaixonantes

Logo desde o primeiro momento, o S500 Cabrio respira elegância em todos os pormenores. É educado e eloquente na forma como desliza pelo asfalto e nos conforta com um ambiente a bordo incrível e muito confortável. Se a temperatura começar a descer e houver mais vento a chegar ao habitáculo, basta ativar o corta-vento traseiro atrás dos assentos e o dianteiro por cima do para-brisas e ligar o aquecimento a bordo. Este não só dirige o calor da consola central na nossa direção como consegue fazer o mesmo através das condutas ventiladas existentes por baixo dos encostos de cabeça. E para que não haja qualquer tipo de stress enquanto viaja com a companhia de outros automóveis na estrada, o melhor é mesmo selecionar um dos modos de massagem que simulam a utilização de pedras quentes e deixar-se embalar com o sistema de som Burmester.

Claro que muitos destes equipamentos constituem a lista infindável de opções que conseguem transformar facilmente os 185 mil euros do S500 Cabrio nos mais de 215 mil que custa a unidade ensaiada, mas a verdade é que este S Cabrio merece tudo isso e muito mais. E nós também. Todos nós devíamos conseguir ter a oportunidade de conviver com este modelo durante uns dias, meses ou mesmo anos. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

- 4.663 cc, 8 cil. em V, tração traseira, 455 cv, 700 Nm
- 8,5 l/100 km, 199 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 4,6 s, 250 km/h
- 2.115 kg

VEREDICTO: Um patamar de elegância muito elevado e um prazer de condução genuíno, oferecido pelo majestoso V8 de 455 cv.

8/10

SABER BEM-ESTAR

Ambiente a bordo

Assentos dianteiros com massagem de pedras quentes, sistema de som Burmester e aquecimento ajustado a cada momento.

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

Desportivo à escala

Mini **Clubman John Cooper Works**
€ 39.960

DESTAQUE: A OPÇÃO MAIS DESPORTIVA JOHN COOPER WORKS VESTIU A CARROÇARIA DE SEIS PORTAS DA GAMA MINI

A vasta oferta de versões e formatos da gama Mini parece ter sempre uma solução para cada gosto, em conjunto com uma oferta de motorização perfeita para cada necessidade. Neste caso, trata-se de um formato mais familiar, agora com uma carroçaria de seis portas (quatro laterais e duas atrás), em conjunto com a motorização e o visual mais desportivos da marca, que recebem a prestigiante assinatura John Cooper Works.

Ou seja, a primeira coisa que adivinhamos de imediato é que vão existir diversos componentes em vermelho, em conjunto com diversos outros detalhes mais desportivos, como já nos habituámos a ver nas versões mais dinâmicas da marca.

No "nosso" Clubman, a carroçaria foi pintada num tom de cinzento mais claro, mas o tejadilho e as capas dos espelhos retrovisores são em vermelho. Não há faixas de corrida no capot, mas a entrada de ar que se tornou um dos detalhes exclusivos das versões mais potentes continua presente, apesar de ter uma função meramente decorativa. A grelha dianteira inclui um friso em vermelho e o logo da John Cooper Works e claro que também não faltam as luzes de condução diurna em LED com o formato de uma ferradura, como no Mini mais... mini. Para completar a estética, estão presentes jantes de dimensão mais generosa pintadas de negro e uma saída de escape dupla, com um escape de cada lado e que é responsável pela sonoridade mais agressiva deste Mini Clubman. Na parte de trás está também o elemento mais característico deste formato, que são as duas portas de acesso à ampla bagageira e que abrem para os lados com um simples toque no seu puxador, uma de cada vez.

Motor de 231 cavalos, um visual muito desportivo, uma maior versatilidade e mais espaço a bordo

No habitáculo, as principais diferenças passam pela inclusão de diversos detalhes em vermelho, acentuando a presença da assinatura JCW. Na frente, os bancos mais desportivos contam com um apoio lateral muito evidenciado, e o volante tem o logo da John Cooper Works e uma pega mais desportiva. As costuras com linha vermelha contribuem para o visual exclusivo e a posição de condução é muito próxima de todos os outros Mini, apesar

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Nesta versão, o Mini inclui assentos mais desportivos e com mais apoio lateral

do tamanho deste Clubman. Ao volante, só percebemos as suas dimensões porque estamos sentados numa posição ligeiramente mais acima do habitual. E quando olhamos pelo espelho retrovisor central, as janelas traseiras estão bem mais longe do que acontece nas versões mais convencionais deste modelo.

No entanto, apesar das suas dimensões, o Mini Clubman JCW não desilude no que diz respeito à dinâmica. Uma suspensão bem afinada oferece um excelente compromisso entre conforto e eficácia dinâmica, deixando-nos escolher o modo de condução mais desportivo com o "máximo *go-kart feeling*" como vemos no monitor central. A direção é suficientemente precisa e direta para as nossas curvas do costume, e o sistema de tração integral dá um ar da sua graça nas zonas de piso mais escorregadio, em que consegue passar potência para o eixo posterior sempre que seja necessário.

O motor é o já conhecido bloco de dois litros com 231 cavalos de potência. Em colaboração com o sistema de tração integral ALL4 e com a ajuda da caixa automática Steptronic de oito velocidades, faz com que este Clubman consiga acelerar dos 0 aos 100 km/h em 6,3 segundos e alcance os 238 km/h de velocidade máxima.

O preço deste Mini Clubman na versão John Cooper Works começa próximo dos 40 mil euros, mas o seu excelente compromisso já dá muito que pensar. **ANDRÉ MENDES**

OU ENTÃO...

MINI CLUBMAN DIESEL

Caso prefira uma versão diesel, o Clubman conta com um Cooper SD com 190 cavalos de potência

FICHA TÉCNICA

- 1.998 cc, 4 cil., tração integral 231 cv, 350 Nm
- 6,8 l/100 km, 154 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 6,3 s, 238 km/h
- 1.490 kg

VEREDICTO: No formato Clubman, os 231 cavalos de potência do Mini não desiludem e é possível trazer a família connosco. **7/10**

BMW 325D GT

€ 53.730

A versão GT do BMW Série 3 consegue ser uma alternativa muito válida face ao formato mais convencional das carrinhas, desde que se goste do desenho da carroçaria. Os traços da versão Gran Turismo fazem com que seja um Série 3 um pouco diferente dos outros, sem molduras nas janelas e outros detalhes, mas com diversas vantagens óbvias em relação aos modelos de formato mais convencional desta gama.

A carroçaria de cinco portas inclui uma bagageira com mais de 500 litros de capacidade e um espaço a bordo muito mais amplo em diversas medidas, especialmente para quem viaja nos lugares traseiros.

A versão 325d significa que sob o capot está presente o motor diesel de dois litros, com uma potência máxima de 224 cavalos. Em termos de prestações, o 325d GT consegue acelerar dos 0 aos 100 km/h em 6,4 segundos e atingir os 240 km/h de velocidade máxima. E tudo isto ao mesmo tempo que também consegue registar (facilmente) médias de consumo em torno dos cinco litros. **AM**

FICHA TÉCNICA

- 1.995 cc, 4 cil., tração traseira 224 cv, 450 Nm
- 5,0 l/100 km, 131 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 6,4 s, 240 km/h
- 1.705 kg

VEREDICTO: Um formato diferente, mas com diversas vantagens e um motor a condizer. **7/10**

Poder diesel

Porsche **Panamera 4S Diesel**

€ 155.285

DESTAQUE: O NOVO PANAMERA CONTA COM O MOTOR DIESEL MAIS PODEROSO DA MARCA

onge vai o tempo em que a Porsche sofreu mais uma das suas muitas crises, com os fundamentalistas de Zuffenhausen, que apenas têm olhos para o 911, a declararem opiniões de horror e maldizer assim que se depararam com as imagens oficiais do primeiro modelo de quatro portas da marca alemã, que até estava equipado com um motor diesel. Mas ao fim de uns tempos, muitos daqueles que tinham um 911 na garagem, mas tinham de recorrer a automóveis de outra marca sempre que queriam sair com a família sem dificuldades de espaço e um nível de conforto mais elevado, acabaram por refrear os ânimos e ceder aos encantos do Panamera.

Para esses clientes e muitos outros, a renovação do Porsche Panamera era algo muito desejado há já algum tempo. A evolução de diversas tecnologias no seio da marca e no mundo automóvel estavam a deixar este modelo cada vez mais desatualizado e, por isso, a chegada de uma nova geração era aguardada com muita expetativa. E agora, ela aqui está.

Não sabemos se foi por magia, ou mesmo por arte no desenho de automóveis, mas há algo no novo Porsche Panamera que relembra ainda mais o 911, proporções à parte, claro. Há detalhes e diversos traços que relembram o modelo mais conhecido da marca, mas numa escala completamente diferente, com um comprimento acima dos cinco metros e uma largura que quase toca nos dois, mas sem que a altura chegue sequer ao metro e meio.

E depois, há o habitáculo. O novo visual interior do Panamera inclui uma consola central com comandos táteis e um enorme monitor retangular, também tátil, que conjuga tudo o quando são comandos de personalização, o sistema de navegação, os modos de condução do Panamera, o sistema de som da Bose com *surround* e diversos outros. Mas no habitáculo do Panamera há outra coisa que nos cativou muito mais do que tudo isso. É que, assim que nos sentamos ao volante, o formato dos assentos desportivos, a posição do volante, as regulações da coluna da direção e quase tudo o que nos rodeia, faz-nos sentir de imediato que estamos a bordo de um 911. Claro que não é por acaso que isso acontece e se olharmos à nossa volta vamos garantidamente notar que há ali mais uns

OU ENTÃO...

BMW 750d xDrive

Um visual mais tradicional, mas com prestações quase tão poderosas!

VIDA A BORDO

01 Instrumentação
Totalmente digital mas ainda com o visual tipicamente Porsche, com o conta-rotações mesmo ao centro do conjunto

02 Volante
O desenho inspirado no volante do 918 Spyder pode agora fazer parte de qualquer Porsche. Por um preço, claro

03 Monitor tátil
O enorme monitor da consola central é tátil e inclui todas as configurações do Panamera, mas podia ser menos confuso

04 Consola tátil
Tal como o monitor, também a consola central é tátil. Fica com um visual mais interessante e dispensa muitos botões

05 Massagens
Os assentos dianteiros oferecem elevado conforto, mas também diversos programas de massagem

EM DESTAQUE

Esta é a tampa que esconde o motor V8 de quatro litros com mais de 400 cavalos

Há detalhes que fazem recordar ainda mais o ícone da marca, o 911

A caixa PDK de oito relações é a companhia perfeita para um motor desta dimensão

metros de área disponível do que no outro modelo, mas se nos concentrarmos apenas no posto de condução, as semelhanças são mesmo muito evidentes, incluindo o comando para ligar o motor do lado esquerdo da coluna da direção, uma vez que agora a chave (que também foi redesenhada),pode nem sequer sair do bolso das calças.

O rodar deste comando (tipo chave) ativa o motor diesel mais poderoso de sempre da marca. Lá à frente (aqui não há semelhanças com o 911), está um colossal bloco de quatro litros de cilindrada com oito cilindros em V, uma potência máxima de 422 cavalos e uns poderosos 850Nm de binário máximo, disponíveis imediatamente a partir das 1.000 rpm. Ou seja, praticamente desde

o regime em que o motor está a trabalhar, sem que lhe tenha de fazer absolutamente nada. Mas depois – de preferência depois do motor já se encontrar na sua temperatura certa – basta selecionar o modo de condução mais desportivo no comando rotativo existente no volante (igual ao do 911 e do 918 Spyder), carregar no pedal do travão, acelerar a fundo, verificar que tem muito (mesmo muito) espaço à frente e... O tempo que passa desde que larga o pedal do travão até que o ponteiro do velocímetro atinge o número 100 é de apenas 4,3 segundos.

A versão 4S Diesel que aqui lhe apresentamos tem um preço base acima dos 155 mil euros e uma lista de opcionais disponíveis bem ao jeito da Porsche, capaz de encher uma das melhores enciclopédias de pornografia automóvel. É provável que tudo aquilo que deseja faça parte dessa mesma lista. Se não fizer, a Porsche tem um departamento de personalização que pode criar algo de raiz para passar a fazer. Não são opcionais acessíveis para a maioria das pessoas e sim para aqueles que têm um poder económico compatível com a aquisição de um Panamera, mas permitem que cada uma destas unidades possa ficar perfeitamente de acordo com os seus sonhos mais loucos. No caso da unidade ensaiada, que até tem um visual consensual (quando comparadas com algumas criações que já conhecemos noutros pontos do globo), os extras presentes elevaram o seu preço final para um valor muito próximo dos 190 mil euros. **ANDRÉ MENDES**

A silhueta do Panamera está mais aproximada à do 911, proporções à parte

FICHA TÉCNICA

3.956 cc, 8 cil. em V, tração integral, 422 cv, 850 Nm

6,7 l/100 km, 176 g/km CO_2

0-100 km/h em 4,3 s, 285 km/h

2.050 kg

VEREDICTO: Mais tecnologia e um ambiente mais requintado, num misto elegante de executivo e desportivo.

8/10

Teste

Linha pujante

Opel **Astra 1.6 Turbo OPC Line**

€ 28.250

DESTAQUE: NOVA VERSÃO OPC LINE E MOTOR TURBO REFORÇAM O FAMILIAR ALEMÃO

De uma só assentada, a Opel disponibilizou aquele que é agora o bloco gasolina mais potente do Astra (sem contar com o OPC) e associou-o a uma distinta versão de equipamento que inclui apontamentos exteriores e interiores chamada OPC Line.

Nas imagens tem o novo Astra 1.6 Turbo de 200 cv que debita uns impressionantes 300 Nm de binário (em Overboost). Os 100 km/h são ultrapassados em apenas 7,0 segundos e a velocidade máxima é de 235 km/h, o que chega e sobra para as nossas estradas. As ultrapassagens são feitas com facilidade e segurança. Uma das coisas que mais nos impressionou neste bloco, no entanto, foi, para além da sua suavidade (só beliscada quando puxámos a sério por ele), o consumo: visto que este não é um verdadeiro OPC, a média é um elemento importante na sua avaliação, e ficámos surpreendidos com os 7,1 l/100 km de média do ensaio, com os últimos 100 km a serem feitos a um ritmo mais calmo, em que esse valor desceu para os 5,7 l/100 km.

Voltando à versão OPC Line, o Astra conta assim com novos para-choques dianteiro e traseiro, com o forro do tejadilho e dos pilares em preto, jantes de 18" com braços duplos e vidros traseiros escurecidos – tudo isso confere um ar agressivo e dinâmico ao Astra e as jantes com pneus 225/40 nem sequer chegam a comprometer o conforto.

O motor 1.6 Turbo a gasolina é composto por alumínio e produz 200 cv

Como anteriormente referimos, este não é um verdadeiro OPC, pelo que no interior não encontramos pedais em alumínio, bacquets, nem volantes cortados. Ao volante, parece que estamos num comum familiar, com uma caixa manual de seis velocidades escalonada para a poupança, um botão Sport que torna apenas a direção um pouco mais direta e o acelerador mais sensível. Há espaço para cinco adultos (desde que os três que viajam através não sejam muito fortes) e uma bagageira com 370 litros de capacidade. E é este o grande trunfo desta versão. Faz tão bem o papel de carro divertido que não tem problemas numa boa estrada de montanha, como o de familiar confortável.

O equipamento desta versão é completo, e só é pena não incluir já as fantásticas luzes LED, que estão disponíveis num pacote que custa 1.700 euros.

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

Reforma C3

Citroën **C3 1.2 PureTech 82**

€ 15.308

DESTAQUE: O NOVO C3 É UM CARRO IRREVERENTE E MUITO DISTANTE DO SEU ANTECESSOR

Sim, o C3 já era um dos mais monótonos modelos da marca francesa, com o seu design pouco acutilante de superfícies arredondadas e interior desinspirado, mas esta geração representa uma autêntica reforma e revolução.

É inspirado no Cactus, o que é bem visível no design da dianteira, no habitáculo e nos Airbumps (aqui de dimensões reduzidas, e um opcional de 200 euros na versão Feel), e segue a filosofia minimalista e pura que a Citroën tem seguido desde a oficialização da DS como marca.

O exterior é disso exemplo: óticas modernas e irreverentes, superfícies descomplicadas que aliam bem curvas, ângulos e linhas e é agora um carro que se destaca nas estradas. Já o ambiente a bordo é agradável, apesar de alguns dos plásticos serem pouco agradáveis ao toque, mas a montagem pareceu-nos em bom nível – não detetámos folgas nem ruídos desagradáveis.

O espaço no habitáculo é suficiente para uma família e os 300 litros de bagageira não comprometem. Melhor, o ruído de rolamento é reduzido e o silêncio do motor tricilíndrico com 1,2 litros de capacidade reforça a sensação de "paz a bordo".

Motor esse que peca pela falta de genica. Não vai envergonhar quem o conduz, até porque o C3 só pesa 1.055 kg, mas os 82 cv de potência e os 118 Nm de binário revelam que este é um carro para viagens calmas: os 100 km/h chegam em 13 segundos. A vantagem é que, com o pé direito leve, os consumos atingem valores simpáticos (a nossa média foi de 5,5 l/100 km), mas se abusar do pedal direito é penalizado – os nossos primeiros 150 km foram efetuados a um ritmo elevado e o consumo médio foi de 6,8 l/100 km.

A versão Feel inclui pouco equipamento, mas o preço reflete esse minimalismo, e possibilita a escolha, por exemplo, do pacote Nav, que inclui navegação, Airbumps e as belas jantes de 16" que vê nesta unidade.

FICHA TÉCNICA

1.193 cc, 3 cil., tração dianteira
82 cv, 118 Nm

4,7 l/100km, 109 g/km CO_2

0-100 km/h em 13,0 s, 168 km/h

1.055 kg

VEREDICTO: O novo C3 é um pequeno familiar confortável e racional, mas, ao mesmo tempo, diferente de tudo o que há no mercado.

6/10

6/10

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

Volkswagen **Up! 1.0 TSI**

€ 15.747

O Up! é a referência do seu segmento, e foi recentemente alvo de uma atualização que o deixou mais moderno e relevante. Temos aqui a versão com motor turbo e 90 cv, que reduz tempos de aceleração, aumenta a velocidade máxima e a diversão (em relação ao atmosférico) em troca de algumas décimas no valor do consumo médio (o nosso foi de 5,0 l/100 km).

Com bom comportamento em autoestrada e ágil em cidade, o Up! tem nesta versão High uma opção bem recheada de equipamento.

FICHA TÉCNICA

999 cc, 3 cil., 90 cv, 160 Nm

4,4 l/100 km, 101 g/km CO_2

0-100 km/h em 9,9 s, 185 km/h

1.002 kg

Último suspiro

Aston Martin **Vanquish S**

€ 199.950

DESTAQUE: CONTINUA A SER UM GT, MAS MAIS ÁGIL E INEBRIANTE DO QUE O DB11

Na sua anterior vida, Andy Palmer, CEO da Aston Martin, foi o diretor de planeamento da Nissan. Desempenhava uma tarefa colossal que passava, entre outras coisas, por assegurar que existia variedade suficiente na oferta da Nissan, e que quaisquer modelos novos não iriam canibalizar as vendas dos modelos existentes. É por isso que estranhamos o lançamento do Vanquish S (um GT 2+2 com 603 cv) alguns meses após o lançamento do DB11 (um GT 2+2 com 608 cv).

Segundo Palmer, o novo e mais potente Vanquish S "eleva ainda mais a fasquia, encontra com mais facilidade o seu lugar na hierarquia Aston e distingue-se do novo DB11". Um porta-voz da marca clarificou essa posição, ao classificar o DB11 o GT da Aston, e o Vanquish S o superGT. Deve ser, então, um carro mais focado, mas como recorre a um chassis e a um conjunto propulsor mais antigo que o DB11 (e ainda é mair caro), tem de ser um carro espetacular para que faça sentido.

Felizmente, inclui de série uma boa dose de nostalgia. Esta será a última aplicação do V12 6.0 desenvolvido a partir de um bloco Ford, e aqui tem mais 30 cv que o Vanquish que veio substituir, embora debite o mesmo binário – 630 Nm. O DB11 com o seu V12 biturbo com 5,2 litros será seguido por um Vantage V8 biturbo de 4,0 litros no final deste ano, e um novo Vanquish biturbo em 2018, pelo que este é o último Aston de motor atmosférico.

O seu chassis recebeu o tratamento Matt Becker (é o responsável Aston pela dinâmica e agilidade, roubado à Lotus). As molas e os amortecedores foram recalibrados, e os dois eixos do carro estão agora em total harmonia. A barra antiaproximação traseira é mais espessa e concede mais estabilidade a essa zona, enquanto a direção hidráulica foi revista, embora mantenha a

Habitáculo do Vanquish S inclui muita pele e muitos pespontos

desmultiplicação. A nova panela de escape amplifica o cantar do V12.

Há ainda um novo conjunto de elementos aerodinâmicos, como aletas nas extremidades do para-choques dianteiro que afastam o ar das rodas. Isso reduz o atrito, a força de sustentação na dianteira e um aspeto mais agressivo para o Vanquish. São pequenos ajustes, mas o resultado é drástico.

Lembro-me de ficar espantado quando conduzi o Vanquish original há uns anos, com o adorno da carroçaria e com a extrema suavidade do conjunto, o que nem sempre resultava em maior conforto. Mas agora o amortecimento é competente, mantém a carroçaria composta, e até as piores imperfeições do piso são atenuadas. Surpreendentemente, a mais firme das duas configurações de amortecimento não é apenas para condução em pista – pode usá-la numa estrada boa, por exemplo.

Eu não pude. Principalmente porque a minha condução resumiu-se a estradas secundárias geladas em redor da fábrica da Aston em Warwickshire, e na primeira rotunda consegui, com um simples toque no acelerador, pôr os pneus traseiros a derrapar – fui salvo pelo controlo de tração, mas aprendi a minha lição.

Essa lição dita que este motor é absolutamente espantoso. A caixa automática de oito velocidades faz passagens rápidas, e o motor, apesar de não oferecer tanto binário a baixa rotação quanto o DB11, responde depressa e atinge um clímax incrivelmente harmónico. Em termos de espetáculo e exuberância, este motor bate o V12 do DB11. O pior é que, com a segunda relação da caixa a levá-lo até aos 110 km/h, não consegue divertir-se muito na via pública. Pode, no entanto, desfrutar da direção a velocidades legais: leve mas mais comunicativa, oferece feedback a sério e alguma resistência nas curvas.

Aletas têm efeito aerodinâmico. E concedem aspeto agressivo ao carro

O grande problema aqui é pedir aos clientes que paguem mais por um carro que em breve será descontinuado. Mas a verdade é que o habitáculo do DB11, com muita eletrónica Mercedes, é apenas ligeiramente suprior ao do Vanquish. Aliás, até já recorre aos novos pespontos estilo teia de aranha, e é um sítio fantástico para se estar. Vai, isso sim, consumir mais combustível do que o DB11, o que coloca esta motorização em desvantagem, mas também é mais cativante e enérgica. E depois temos o design e o estilo, que são pessoais, mas eu considero este Vanquish mais bonito do que o DB11.

Resumindo, este é o carro que o Vanquish devia ter sido desde o início. Pena que esteja destinado a ser apenas uma nota de rodapé e uma peça de colecionador. Mas é uma forma magnífica para este V12 terminar a carreira. JACK RIX

Ao gosto europeu

Hyundai **i30 1.0 T-GDI**
€ 22.000

DESTAQUE: A HYUNDAI REFORÇA A APOSTA NO SEGMENTO DE MERCADO MAIS IMPORTANTE

A terceira geração do Hyundai i30 chega repleta de ambição. Desenvolvido e produzido na Europa, o familiar compacto da marca coreana pretende mostrar o quanto a Hyundai está apostada num crescimento sustentável. Conta com uma estética consensual, onde a frente afunilada dá destaque à grelha hexagonal em cascata (imagem de família) e a traseira é particularmente feliz com os faróis Full LED.

O novo Hyundai i30 apresenta-se com detalhes que merecem desde já rasgados elogios. A começar pela suspensão independente multilink com duplo braço inferior na traseira. Mesmo na configuração escolhida (1.0), acredite que irá ficar surpreendido. A forma como os engenheiros conseguiram um compromisso entre o conforto e um caráter algo nervoso dar-lhe-á uma preciosa vantagem. E para quem se lembrava da direção menos responsiva, agora poderá notar uma grande evolução nesse capítulo. Mas já que falamos em motorização, convém desde já enaltecer de igual forma o comportamento da unidade 1.0 T-GDI. Com 120 cavalos de potência e 170 Nm de binário, este motor chega para todas as encomendas em trânsito citadino e se não necessitar de fazer mais de 30 mil quilómetros num ano faça bem as contas antes de optar pelo 1.6 diesel. Excelente, acaba por ser o consumo que se situou nos 5,1 l/100 km. O que numa unidade que nos chegou às mãos nova é um indicador fabuloso. Outro obrigatório destaque vai para o interior onde a qualidade da marca nota-se em crescente. A posição de condução é boa e permite desfrutar de toda a panóplia de tecnologias que a marca incorpora no i30. A lista é extensa mas destacamos o Apple CarPlay e os Live Services. Mas há mais. O importador nacional decidiu lançar uma edição especial que pode aqui observar neste teste e que inclui uma campanha com ofertas no valor de 2.600 euros: faróis Full LED, jantes de 17 polegadas, elementos estéticos específicos, sensores de estacionamento, carregador sem fios para smartphone e ar condicionado automático Dual Zone. Contas feitas são cerca de 22 mil euros. Excelente! **PAULO PASSARINHO**

Boa posição de condução e espaço para três

FICHA TÉCNICA

- 998 cc, 3 cil., tração dianteira, 120 cv, 170 Nm
- 5,0 l/100 km, 115 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 11,1 seg., 190 km/h
- 1.269 kg

VEREDICTO: Desenho feliz, qualidade em alta, excelente comportamento e motor adequado ao segmento. Boa Hyundai!

7/10

CONECTIVIDADE

Em alta

Dentro de um Hyundai i30 não terá problema em sentir-se conectado a tudo o que o rodeia. O sistema de infoentretenimento é evoluído e intuitivo

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Ambicioso

Peugeot 3008 **2.0 BlueHDi GT**

€ 44.240 (versão base)

DESTAQUE: A VERSÃO GT COM O DIESEL MAIS DESPORTIVO DO NOVO 3008

O lançamento do novo Peugeot 3008 trouxe uma estratégia de posicionamento superior assumida pela marca. Um dos expoentes dessa ideia é justamente a versão GT, mais equipada e com um perfil mais exclusivo em vários detalhes.

A diferenciação do GT começa com a grelha de desenho específico, óticas em LED, jantes de 19 polegadas, difusor traseiro e ponteiras de escape retangulares cromadas. No interior, esta versão é ainda acompanhada pelos bancos em pele, também específicos da configuração GT.

A motorização recai na unidade dois litros com 180 cavalos. Trata-se da unidade mais potente disponível neste patamar do grupo PSA e que apresenta um excelente comportamento. O motor possui grande vivacidade logo a partir das 2.000 rpm, apresenta um excelente binário de 400 Nm e conta com uma resposta da direção que lhe permite um comportamento com laivos de alguma desportividade. A caixa automática de 6 velocidades dá igualmente uma ajuda com bom escalonamento, como mostra um consumo de 7,2 l/100 km numa utilização descomprometida.

O trabalho da suspensão está num patamar elevado embora o posicionamento que a marca imprime a este modelo o faça de imediato cair em comparação direta com algumas propostas de marcas *premium* sobejamente conhecidas pelas características desportivas. Sem convencer em absoluto continua o volante e a posição de condução face aos mostradores. É certo que a evolução do i-Cockpit, com forte orientação para o condutor, veio melhorar substancialmente este facto, mas continuo na faixa de utilizadores com dificuldade de encontrar as vantagens.

Com um preço base de 44.240 euros a aproximá-lo, de facto, de algumas propostas *premium*, o 3008 ganha créditos pela imagem cuidada, interiores com originalidade e mecânica comprovada. PP

Os interiores do 3008 são originais e apelativos

FICHA TÉCNICA

1.997 cc, 4 cil., tração dianteira, 180 cv, 400 Nm

4,8 l/100 km, 124 g/km CO_2

0-100 km/h em 8,9 s, 207 km/h

1.540 kg

VEREDICTO: Elementos específicos caraterizam a versão GT disponível com motor diesel 2.0 que a torna mais interessante.

6/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

JAGUAR XE 2.0d

€ 51.790

Com o nível de equipamento R-Sport, o Jaguar XE fica com um visual bem mais agressivo e com uma presença em estrada ainda mais imponente. A suspensão mais desportiva também contribui para isso, ao mesmo tempo que deixa este modelo de tração traseira com uma dinâmica ainda mais apurada e nós com mais vontade de somarmos quilómetros ao totalizador.

Para isso, resta-nos contar com o motor de dois litros e 180 cavalos de potência com que a unidade ensaiada estava equipada. Tanto a potência como o binário máximo de 430 Nm não desiludem em termos de prestações, mas esta motorização ainda continua a pecar pelo nível de ruído mais elevado que o desejado. Em contrapartida, tem o dom de conseguir médias de consumo muito comedidas.

O preço base da versão 2.0d de 180 cavalos com o nível de equipamento R-Sport e a caixa automática de oito velocidades fica abaixo dos 52 mil euros, mas já reúne um nível de equipamento bastante completo e um visual ainda mais cativante do que a versão base. AM

FICHA TÉCNICA

1.999 cc, 4 cil., tração traseira, 180 cv, 430 Nm

4,2 l/100 km, 109 g/km CO_2

0-100 km/h em 7,8 s, 228 km/h

1.505 kg

VEREDICTO: O motor diesel de dois litros é o mais ajustado para uma utilização dinâmica, mas muito económica.

6/10

Admissão

Metal. Caras. Rétro. Entretenimento. Cultura. Todos os meses

1 Mostre que leva a sério o automobilismo de elite

Em 2014, Ollie Marriage (da *TopGear*) venceu o Rali de Gales na classe B2 num Hyundai i20 de estrada modificado. Certa de que este não era o auge da sua carreira automobilística, a Hyundai decidiu batalhar no difícil e exclusivo Mundial de Ralis, e levou o seu i20 WRC à quarta posição em 2014, e depois ao último lugar do pódio em 2015 e, por fim, à segunda posição em 2016, atrás da dominante (e agora ausente) Volkswagen. O tamanho da operação é colossal – parece que a Hyundai usou o Thunderbird 2 para levar um concessionário inteiro para o Mundial. Para 2017, parece que a Hyundai terá carros realmente competitivos – o piloto do i20 Thierry Neuville estava em primeiro no Rali do Monte Carlo até cometer um erro que lhe custou uma suspensão traseira e a liderança. Venceu, no entanto, a etapa complementar que atribui pontos adicionais aos pilotos e marcas. Mostra que a Hyundai aprende muito depressa.

Em 2015, Albert Biermann saiu da Divisão M da BMW para liderar o departamento N da Hyundai. Quer estabelecer uma nova marca desportiva? Sabe quem chamar...

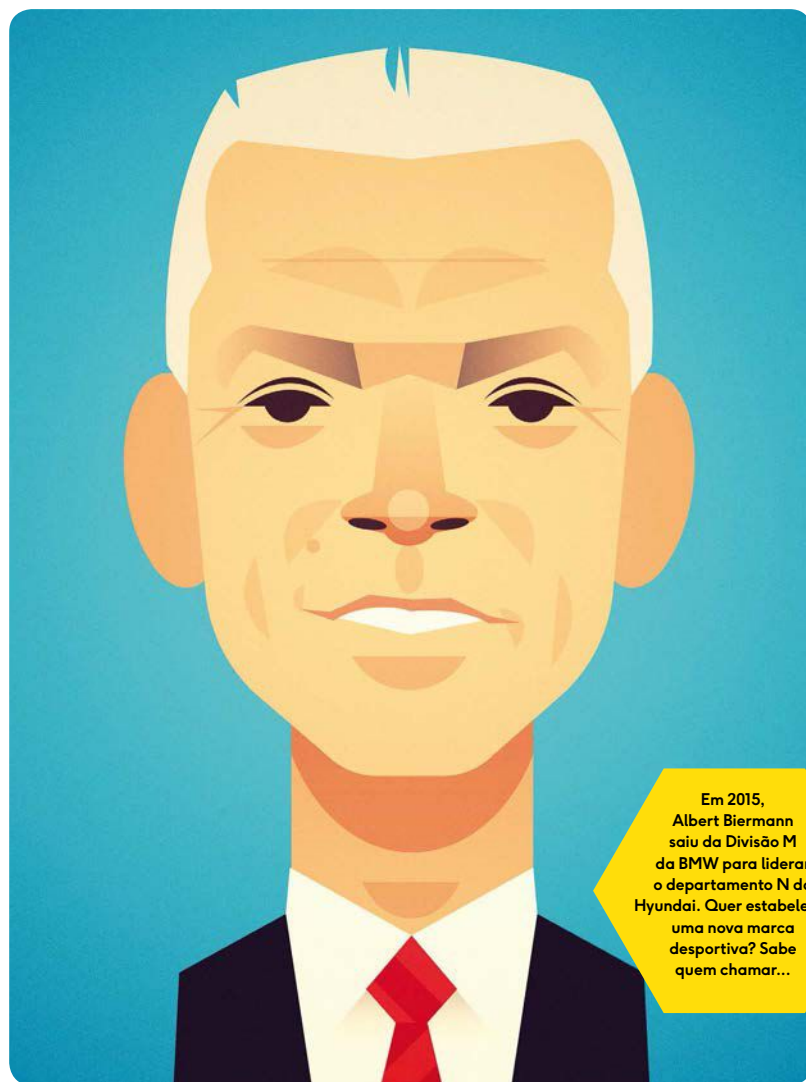



ILUSTRAÇÃO: STANLEY CHOW

2 Contrate alguém com experiência

O primeiro golpe da Hyundai foi atrair Albert Biermann, vice-presidente de engenharia da Divisão M da BMW M, em 2015. Biermann esteve na M durante mais de 30 anos, e esteve presente na criação do M5 V10, do espantoso 1M Coupé e da controversa expansão para a área dos SUV. Foi uma aposta arriscada para o próprio Biermann, mas terá sido a contratação certa para a Hyundai? Um alemão que adora potência? Na verdade, Biermann tem os pés bem assentes no chão. Contou à *TopGear* que o "N30" não precisará de tração integral. "Estamos no início. O nível de prestações que oferecemos não requer tração integral." E que nível é esse? A marca ainda não divulgou números, mas o motor 2.0 turbo já produz mais de 260 cv no banco de testes. Eis o que Biermann tem a dizer sobre o carro: "Teremos duas versões, a base e a mais potente. A personalidade também será diferente. Um carro será mais focado na condução e na vida do quotidiano; o outro será um carro mais capaz de fazer boa figura numa pista."

Temos de concentrar-nos nos clientes.

> "O nosso teste de resistência é composto por 10.000 km"

Teremos, em princípio, muitos clientes que nunca conduziram um desportivo." "Quer perder a sua virgindade de condução de carros desportivos? Pode fazê-lo com a Hyundai!". Esta parece ser a mensagem que a marca coreana tenta transmitir. Especialmente porque a operação não é demasiado intimidadora nem demasiado agressiva. Biermann garante que os clientes a quem o carro é dirigido gostarão de conduzi-lo e de levá-lo aos seus limites: "Não estou a dizer que o carro é lento. É rápido, mas não queremos criar um carro com uma velocidade máxima estonteante. Esse seria o caminho errado." O tempo dirá se a atitude mais relaxada de Biermann trará sucesso à Hyundai N.

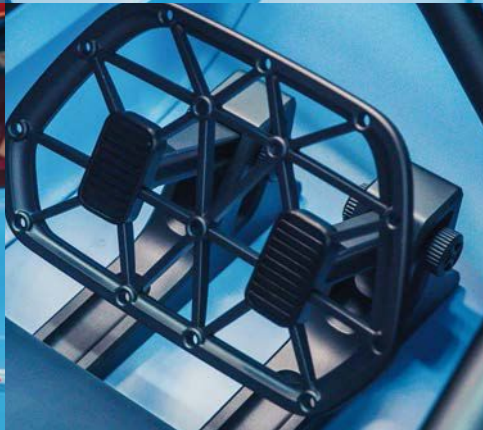
3 Prove que não está a brincar ao torturar um carro de teste na N24

Em 2011, a Hyundai abriu uma base de I&D no Nürburgring, onde Biermann supervisiona os testes dos modelos novos. "O nosso teste de resistência para cada carro novo é composto por 480 voltas. São 10.000 km a 90 por cento da performance máxima. Dez por cento das voltas ocorrem sob chuva." É uma câmara de tortura automóvel, mas colocar um dos carros de testes, um i30 N 2.0 turbo, nas 24 Horas de Nürburgring de 2015 foi masoquista.

"Já não temos 'N', mas temos muitos 'Z'... Podemos colá-los de lado e ficam bons"

4 Peça aos seus designers que criem um *concept* divinal

Na sede de design da Hyundai em Frankfurt, o designer de exterior, Manuel Schöttle, descreve-nos o *concept* RN30, um fantástico carro de tração integral, portas em borboleta e 400 cv que existe para aguçar o apetite em relação ao menos potente mas realizável i30. Manuel tem 24 anos. Voltou mais cedo das férias para dizer maravilhas do seu bebé. O entusiasmo que emana é quase palpável. "Para um designer, este é um pedido de sonho", confessa Manuel. "Criar um carro de competição que liga à versão de estrada... É um daqueles trabalhos únicos."

Os pedais possuem uma incrível beleza metálica industrial

Eis a representação em papel de um ecrã digital que mostra um ecrã digital

5 Invente uma fibra leve que bata a fibra de carbono

De que material acha que o RN30 é feito? Não, tente outra vez. Não há um só átomo de fibra de carbono na sua composição. O chassis é composto por aço (veio do i30), mas o material entrançado que compõe o divisor, o difusor e boa parte do habitáculo é totalmente novo. Chama-se Acrodur e é uma fibra de resina natural que é mais leve e forte que a fibra de carbono. Manuel tenta não fazer muitas promessas sobre este novo material milagroso, até porque a sua utilização em carros de produção em massa não foi aprovada. "Toda a gente usa carbono hoje em dia", explica Manuel. "Perguntámo-nos qual seria o futuro dos materiais compostos, e de que forma os carros de corrida poderiam ser esteticamente agradáveis. Sim, o carbono tem um padrão bonito, mas a fibra aleatória do Acrodur convenceu-nos."

6 Crie a sua máquina mais louca de sempre em nove meses

"Quero exprimir quão orgulhoso estou desta equipa", diz Thomas Bürkle, chefe de design da Hyundai. "De esboço a carro apresentado em Paris passaram apenas nove meses." E a lista de desafios era astronómica. A máquina de modelos em barro da Hyundai não compreendia a complexidade das cavas das rodas e dos elementos aerodinâmicos (foram testados no túnel de vento e afinados porque o carro gerava força de sustentação). A pintura é composta apenas por tinta e não decalques. Os carroçadores do RN30, a Vercarmodel em Turim, estiveram com o carro de forma a torná-lo milimetricamente perfeito, semanas antes da estreia no Salão de Paris. Ainda que o orçamento tenha obrigado a cedências – as jantes são "simples" OZ Racing –, a Hyundai encomendou pneus personalizados para conceder ainda mais interesse ao carro.

7 Dê ao seu concept números interessantes

Vivemos num mundo louco onde, graças ao AMG A45, é possível extrair quase 400 cv de um motor com 2,0 litros. O RN30 usa a versão de competição do motor do carro de estrada, que produz 380 cv e 475 Nm. Estará Hans Kleymann, diretor de

"Os botões são de metal, frios e robustos ao toque"

Com apenas 30 segundos até à detonação da bomba, Bond teve de cortar o fio vermelho...

produto, preocupado com a promessa de potência? "Não – os nossos clientes também não querem imensa potência. Estamos a desenvolver uma caixa de dupla embraiagem de oito velocidades, e o nível de potência será competitivo." Talvez uns 270 cv?

8 Crie detalhes que diferenciam o carro do resto da manada

Um dos grandes sucessos do RN30 é o habitáculo. Helen Hofmann, designer de acabamentos, destaca os pormenores, os elementos em Acrodur e os (poucos) pontos em comum com o i30. Os botões são de metal, frios e robustos ao toque. Os custos foram altos. "O Acrodur é muito amigo do ambiente – não é usado qualquer formaldeído na sua produção, e não emite gás para o habitáculo", realça Helen. Exato, o *concept* da Hyundai foi revestido com materiais deliberadamente ecológicos e livres de substâncias carcinogénicas.

Eis Manuel, o talentoso criador de parte do charme do RN30. Admite que os chefes o chatearam por estar demasiado concentrado no *concept*, e por se "esquecer" do trabalho normal!

“Podia fazer um carro mais rápido, mas seria assustador”

O desportivo da Hyundai com dez rodas não passou da fase de esboço

Os bancos fazem-lhe uma permanente enquanto passa na curva Karussell

9 Evite o caos dos tempos por volta

Apesar de a Hyundai ter escolhido Nürburgring como base de testes, Biermann não quer saber da luta de tempos. “Sim, posso pedir aos engenheiros que preparem o carro para ser cinco segundos mais rápido em Nordschleife, mas seria assustador em estrada. Não é esse o nosso objetivo...”

10 Não deixe a administração interferir com os resultados

O RN30 possui aquele fulgor inestimável de ser um projeto alternativo. O designer Manuel admite que foi difícil concentrar-se no trabalho normal com o RN30 para terminar. Raphael Bretecher, diretor geral de design da Hyundai, ficou feliz pelo facto de o único elemento que exigiu deliberação ter sido a asa traseira: “Tentámos montar a asa do WRC, mas o carro ficava desequilibrado, e acabámos por escolher este *spoiler* de tejadilho.” O RN30 é o resultado de um grupo de 20 pessoas a partilhar ideias e a divertir-se. Louvados sejam. Esperemos que a versão de estrada possua este espírito.

00 À conversa com Sérgio Ribeiro CEO Hyundai Portugal

O RN30 é um projeto que deverá mostrar uma faceta desportiva da Hyundai, mas neste momento a marca atravessa um período de forte consolidação em solo nacional e foi por isso que aproveitámos um conjunto de eventos da marca coreana para alguns dedos de conversa com Sérgio Ribeiro, CEO da Hyundai em Portugal. Começamos pelo trabalho realizado até à data: "reconhecemos que a Hyundai vinha de um período muito complicado em Portugal, havia muito trabalho a fazer em termos de relação com os clientes e apostámos muito forte na reorganização do negócio". Há mais visibilidade da marca em Portugal é um facto, mas isso advém também dos novos produtos? - "Primeiro quisemos dar dimensão nacional à marca e apostamos num grande trabalho junto das nossas concessões. Renovamos, inovamos e formamos para preparar para o futuro imediato. Este ciclo de produto, que tem no i30 o expoente atual, irá continuar com mais lançamentos nos próximos três a quatro anos". Ainda assim, a quota da marca em Portugal é inferior à europeia... "Verdade. E nós estamos apostados no crescimento. O ano passado crescemos 67% e para este ano queremos alcançar 45% de crescimento. A Hyundai quer ter uma quota de 1,6% em 2017 e para isso temos como objetivo alcançar cerca de quatro mil veículos vendidos. Isso será alcançado também com um maior trabalho junto das frotas". E quais as maiores valias que o importador realça para alcançar esse feito? - "Para além da atual gama, iremos receber importantes reforços que poderão já ser vistos em Genebra e Frankfurt. Atualmente, a Hyundai é uma marca que oferece cinco anos de garantia sem limite de quilometragem e com manutenção incluída. Não há nenhuma outra marca que possa proporcionar isto ao cliente. É um sinal de confiança no produto e uma forma de podermos ser o mais transparentes possível com os nossos clientes."

Entrevistámos Sérgio Ribeiro, Administrador-Delegado da Hyundai em Portugal sobre os planos da marca para os próximos anos e sobre a importância do novo Hyundai i30

i30 é a mais forte aposta da Hyundai para a Europa

Para o CEO da Hyundai em Portugal "o i30 marca de forma inigualável o crescimento que a Hyundai teve nos últimos anos. É um produto com um potencial elevado e com o qual pretendemos afirmar a posição da marca". E quais os pontos mais fortes do produto, questionamos: "o Hyundai i30 foi desenhado na Europa e é produzido igualmente na Europa numa das mais avançadas fábricas do grupo. É um produto onde, para além da imagem verdadeiramente inspirada, há um forte investimento em tecnologia e qualidade e esperamos que o mercado o saiba reconhecer". TG

METAL

A revolução

FOMOS CONHECER O NOVO NISSAN MICRA, TOTALMENTE REMODELADO E QUE VEM COM AMBIÇÃO E ARGUMENTOS PARA SE POSICIONAR ENTRE OS MAIS FORTES DO SEGMENTO. FEITO NA EUROPA, PARA A EUROPA, JÁ ESTÁ DISPONÍVEL PARA ENCOMENDA. O PREÇO COMEÇA NOS 15.400 EUROS PARA A VERSÃO 0.9 IG-T

TEXTO: **BRUNO COSTA SILVA** FOTOS: **OFICIAIS**

Habitáculo personalizável e de qualidade perceptível elevada no novo Micra

O Nissan Micra celebra, este ano, 35 anos de existência. Nasceu em 1982, mas o mercado europeu apenas o conheceu um ano depois. A segunda geração, que chegava em 1992, viria a vencer o Troféu de Carro do Ano na Europa, o primeiro modelo nipónico a conseguir tal feito. Catapultado por esse efeito, de 1993 a 2001 vendeu, em Portugal, cerca de 22 mil unidades, um sucesso e um feito que, desde então, o Micra nunca mais conheceu.

Com a apresentação desta nova geração do Micra (a quinta), a Nissan recupera as ambições e o objetivo assumido é claro: ser um dos melhores do segmento e colocar-se no Top 10 da tabela de vendas. Mostrado pela primeira vez no Salão Automóvel de Paris, é com naturalidade que a marca nipónica discursa sobre a importância capital deste lançamento, colocando este evento como o mais importante para a marca para este ano. Mas, como é que a Nissan espera conquistar mercado e, acima de tudo, os clientes?

Para começar, com uma mudança radical do design, com linhas mais expressivas e cativantes. Com mais 174 mm de comprimento, mais 78 mm de largura e menos 55 mm de altura face ao anterior, para dar ao novo Micra uma imagem completamente diferente. E se pensa que o novo Nissan Micra é "apenas" um Renault Clio só porque a marca nipónica pertence ao grupo, vamos mostrar-lhe porque está equivocado. A plataforma é a "V", que é utilizada no Nissan Note e no anterior Micra (com rigidez incrementada). As suspensões foram todas reformuladas e se no design lhe chega a imagem de um Renault Clio, fique com a nota de que a única coisa que o modelo francês partilha com o Micra são os espelhos retrovisores. Para compor a imagem exterior temos a possibilidade de escolher dez cores que podem ser combinadas com quatro pacotes de personalização. No habitáculo houve um cuidado extremo na apresentação, na qualidade percetível e na insonorização, algo comprovado nos quilómetros percorridos nesta apresentação. A mala com 300 litros está na média do segmento tal como o espaço disponível a bordo, mas o que ficou mesmo no ouvido foi... a boa insonorização. O embelezamento do habitáculo pode ser composto por três cores e caso opte por incluir o ecrã tátil de cinco polegadas herdado do Qashqai (disponível a partir do nível Acenta),

1982-1992 (Gen1): Chegou apenas em 1983 e vendeu, em Portugal, 3.100 unidades. Foi o início de uma longa caminhada com mais de 30 anos de vida.

1992-1997 (Gen2): Primeiro japonês a vencer o Carro do Ano Europeu (1993). Foi protagonista do Troféu Micra, que o ajudou a alcançar sucesso no nosso país.

2002-2010 (Gen3): O Micra surge renovado e regressa ao mercado para vender 11.500 unidades, mas o mercado não lhe concede o mesmo sucesso do anterior.

2010-2016 (Gen4): Recebe um *facelift*, mas continua a cair nas vendas com poucos argumentos face a uma concorrência que evolui mais ao gosto do cliente-alvo.

O motor 0.9 IG-T mostra-se suave e deverá representar a maior fatia de vendas em Portugal

o ambiente fica ainda mais tecnológico e visualmente cativante. E é com este ecrã que passa a ter acesso ao Apple Car Play. Mas se é adepto destes *gadgets*, vai ficar deslumbrado com o sistema de som Bose Personal (disponível no nível de equipamento de topo, o Tekna), que inclui altifalantes nos encostos de cabeça e simula o som surround com uma qualidade incrível. A segurança não foi esquecida, com o Micra a adoptar, pela primeira vez, o Inteligent Ride Control e o Inteligent Trace Control que monitorizam o Micra constantemente de forma a evitar acidentes e a manter o Micra na sua faixa de rodagem.

O novo Micra já pode ser encomendado, em qualquer uma das versões de equipamento (Visia, Acenta, N-Connecta ou Tekna) combinada com as duas motorizações, para já, disponíveis, o motor 0.9 IG-T (turbo) a gasolina com 90 cv e o 1.5 dCi de 90 cv a gasóleo (estes sim, de origem Renault). Os preços iniciam-se nos 15.400 euros para a versão a gasolina 0.9 IG-T no nível Visia e terminam nos 22.400 euros para a motorização 1.5 dCi a gasóleo no nível mais elevado, o Tekna. Em maio, o Micra recebe o motor 1.0 a gasolina com 73 cv, altura em que a Nissan espera poder iniciar a sua oferta nos 14.550 euros (valor provisório).

METAL

Eletrizante

A TOPGEAR ESTEVE EM FRANÇA A CONDUZIR UM SMART QUE PROMETE PÔR EM SENTIDO OS RIVAIS ELÉTRICOS. EIS O NOVO SMART ED

13.02.17
Toulouse, França

Parece um feito menor quando se pensa que a gama é relativamente curta, mas ainda assim é importante referir que, com o lançamento da nova geração, a smart tornou-se o único construtor mundial a oferecer toda a sua gama com opção entre motorizações de combustão ou elétricas. Para além disso, quando for comercializado no verão, fazendo companhia ao smart fortwo e forfour, o smart fortwo cabrio será o único cabrio elétrico do mercado. Só isto já provoca alguma curiosidade sobre o smart elétrico.

O novo motor elétrico que equipa o smart ED apresenta 83 cavalos de potência (60 kW) e alcança um binário de 160 Nm, sendo auxiliado por uma transmissão de relação única, a solução encontrada para evitar perdas de energia. A bateria de iões de lítio de 17,6 kWh (localizada debaixo dos bancos de forma a beneficiar o centro de gravidade), quando carregada na totalidade, permite uma autonomia de 160 quilómetros no ciclo NEDC.

Para melhor aferir das capacidades do modelo, a smart levou os jornalistas até Toulouse, França. E foi aí, com um tempo bom para estar com os pés à lareira, (ou seja, estava um vento incrível mesmo indicado para testar o sistema de ventos laterais do smart) que acabámos por conseguir realizar três curtos percursos e tirar algumas conclusões interessantes. A mais importante é que, em condução real, o smart fortwo poderá alcançar cerca de 150 quilómetros com uma única carga de bateria, um valor muito perto do anunciado – algo que é raro entre outras propostas. Depois, a marca indica que o pequeno smart cumpre os 0 aos 100 km/h em apenas 11,5 segundos na versão fortwo e 12,7 segundos na versão forfour. A velocidade máxima está limitada eletronicamente a 130 km/h. Não verificámos estes valores, mas é possível afirmar com segurança que o smart ED consegue apresentar uma dinâmica surpreendente para um modelo com estas características.

Está disponível uma aplicação para *smartphone*

No teste que efetuámos foi possível verificar que o smart ED está completamente talhado para condução urbana, o que não surpreende, existindo dois modos de condução à escolha: Básico ou Eco. O Básico explica-se por si próprio, e o modo Eco foi especialmente desenvolvido para uma condução supereficiente. A velocidade máxima permitida é reduzida em 10 por cento e o pedal de acelerador vê a sua atuação limitada. A recuperação máxima de energia é ativada, e é praticamente imediata a sensação de abrandamento assim que aliviamos o pé. Há ainda a particularidade de existir um radar ativo que monitoriza o tráfego à nossa frente e antecipa o comportamento do smart. Quer isto dizer que de nada vale acelerar para ultrapassar alguém se na frente houver uma grande fila de trânsito. Para poupar energia, o smart conta ainda com um engenhoso sistema de controlo do ar condicionado que permite otimizar a temperatura no interior enquanto o modelo ainda está em carga. Tudo isto pode ser controlado através de uma aplicação para *smartphone* que tem ainda funcionalidades ao nível do controlo de carregamento.

A marca apostou no tempo de carregamento como forma de diferenciação. Numa tomada convencional em casa, o smart poderá carregar 80 por cento da sua capacidade em apenas 6 horas e se recorrer a uma Wallbox poderá atingir essa carga em apenas 3,5 horas. Este tempo poderá ainda ser melhorado com os carregadores rápidos de 22 kW que podem encurtar este período até 45 minutos.

Já disponível em Portugal por um preço a partir de 22.500 euros para a versão fortwo coupé, este pequeno modelo torna-se dos mais acessíveis do mercado. E já agora não se assuste com a cor escolhida para ilustrar este artigo: a combinação verde elétrico com preto é exclusiva desta versão e não há qualquer ligação com os táxis da nossa praça. Único conselho: também não o use para serviço Uber... PAULO PASSARINHO

Com a segurança na ordem do dia, qual o ponto que julga mais importante quando falamos de condução autónoma ou automatizda?
O mais importante é perceber quais os três pilares fundamentais dos níveis de assistência que é possível obter num carro : segurança, conforto e eficiência .
A segurança é importante mas o conforto que a condução autónoma irá proporcionar e a eficiência energética são pontos igualmente fulcrais. As pessoas procuram as vantagens da tecnologia e este tipo de desenvolvimento consegue ser transversal a estes três aspetos. Hoje em dia não passa pela cabeça de ninguém produzir um BMW que não seja o mais avançado possível em termos de segurança, mas essa é apenas uma parte de toda a equação. A condução autónoma irá servir o condutor para lhe proporcionar o melhor tempo possível e dar-lhe o maior número de benefícios.

E como vê o futuro onde carros com alto nível de automoção irão partilhar estradas com outros sem essa tecnologia?
Neste momento o que temos em comercialização são modelos que estão no nível 2 de autonomia. Sistemas como o reconhecimento de faixa ou travagem de emergência são utilizados mas sempre com supervisão. O próximo passo, o nível 3, irá ainda necessitar da monitorização do condutor, mas é direcionado para a auto-estrada. O carro será capaz de cumprir percursos cartografados e em condições específicas de trânsito e irá permitir que o utilizador possa dedicar tempo a outras tarefas. Mas apenas e só nesse tipo de ambiente. Estamos muito longe do veículo sem pedais e sem volante. Só se pode pensar dessa forma quando avançarmos para a mobilidade urbana em estradas dedicadas. Aí sim é possível pensar no nível 5 que corresponde ao veículo de transporte que toma todas as decisões sem qualquer intervenção.

Isso em cidades organizadas, e no resto do mundo?
Na verdade não é necessário que se avance para as megacidades, podem-se escolher cidades mais pequenas, porque as maiores já contam com sistemas de transporte evoluídos. Podem ser cidades mais pequenas e com tráfico mais racional. Além disso, uma das grandes vantagens da automação é que se pode pensar em partilhas de carros e com enorme poupança nos custos diários.

E o custo da tecnologia?
A tecnologia é um investimento no futuro. Para se inovar é necessário investir. No curto prazo não se pode pensar no custo senão numa forma de investimento. A BMW faz carros há 100 anos praticamente sem sistemas autónomos e agora estamos focados nisso porque é uma tendência de futuro e será o que o cliente quer.

E o prazer de conduzir?
Pode ser um potencial problema mas num futuro muito longíquo. Só o nível 5 colocará carros em condução autónoma em serras, por exemplo, e ainda estamos longe desse patamar. Quem gosta de conduzir irá ter outras formas de manter esse prazer fora do seu dia-a-dia.

E há confiança nos sistemas?
Dentro de 10 anos poderei responder-lhe, mas acho que o problema será mesmo o excesso de confiança do utilizador. Nós estamos muito confiantes que a tecnologia irá vingar e nós queremos liderar esse movimento.

FIM

TEXTO: PAULO PASSARINHO (DETROIT) - FOTOS: DR

À CONVERSA COM...

... Dirk Wisselmann

RESPONSÁVEL PELA DIVISÃO DE CONDUÇÃO AUTÓNOMA DA BMW

METAL

Fechar o ciclo

A CHEGADA DO COUNTRYMAN FECHA O CICLO DE RENOVAÇÃO DA MARCA, QUE TEVE INÍCIO HÁ TRÊS ANOS

TEXTO: **ANDRÉ MENDES (LONDRES)** FOTOS: **OFICIAIS**

Em Portugal, o volante do Mini Countryman vem instalado do lado certo

E assim de repente, já passaram três anos desde que viajámos até um ponto diferente do globo para conhecer a nova geração do Mini. Era o início de um ciclo de renovação da gama, que tem a sua etapa final neste novo Countryman. Depois da versão de três portas, do cabrio, do novo Mini de cinco portas e do Clubman, e também depois de termos dito adeus ao Paceman, é agora a altura de conhecermos a versão mais aventureira (e maior) do Mini. É um daqueles que tem pouco de Mini no seu tamanho, mas muito de Mini no seu ADN.

Num primeiro olhar, a estética é daqueles pontos que podemos deixar um pouco de parte, uma vez que está dependente do gosto de cada pessoa. No entanto, há alguns detalhes como os das janelas laterais traseiras ou a altura do para-choques traseiro que, na nossa opinião poderiam ter sido pensados durante mais uns dias. A frente é mais agressiva, graças a um novo desenho da grelha e das óticas, que também inclui uma nova assinatura visual em LED.

Em termos de dimensões, o novo Countryman está um pouco maior que o seu antecessor. O comprimento aumentou em 20 cm e a carroçaria está três centímetros mais larga. Dos 20 centímetros de comprimento, 7,5 ficam na distância entre eixos, o que deixa adivinhar um habitáculo mais amplo, especialmente para quem viaja nos lugares traseiros.

No habitáculo, as diferenças face aos outros modelos da marca não são muito grandes e, neste momento, a nossa maior preocupação está mesmo no facto de as unidades que estamos prestes a conduzir terem o volante do lado direito, uma vez que estamos em Inglaterra. Os primeiros minutos de condução requerem uma atenção extra, especialmente nos entroncamentos e rotundas, mas depois disso já ficamos novamente mais atentos ao Countryman.

A capacidade da bagageira, por exemplo chega agora aos 450 litros de capacidade, mais 100 l do que na geração anterior e até pode incluir um original assento de piquenique, que se desdobra no compartimento sob o piso da mala para a parte exterior do para-choques do Countryman, permitindo-nos estar sentados numa posição mais relaxada a ver a vista e a apreciar a natureza, enquanto comemos qualquer coisa.

O Countryman conta com alguns detalhes exclusivos, como esta aplicação lateral e um visual mais próximo de um SUV

A agenda do novo Mini Countryman já teve início no passado mês de fevereiro, altura em que as primeiras unidades deste modelo começaram a entrar em território nacional. Numa fase inicial, a versão de acesso será o Cooper equipado com o motor a gasolina de 1,5 litros com 136 cavalos de potência e com um preço de 30.250 euros, mas também vão estar presentes as versões 2.0 de 192 e 231 cavalos, esta última sempre equipada com o sistema de tração integral e com o nível de equipamento mais desportivo com a assinatura da John Cooper Works (e que chegará ao mercado apenas em abril). Nos diesel, a versão de acesso será igualmente um Cooper, mas o motor é a versão de 150 cavalos do bloco de dois litros e o preço base é de 32.950 euros. Se a potência não chegar, o Cooper SD e o motor de 190 cavalos vão certamente oferecer melhores prestações. O sistema de tração integral vai estar disponível, como opção, para todas estas versões, exceto a mais desportiva que já o inclui.

Mas não é só. O Mini Countryman será também o primeiro Mini a incluir uma versão híbrida Plug-in na sua gama. Será o Cooper S E e chegará ao mercado lá mais para o final do ano.

TOPGEAR TOP 9

Veículos para a neve

O INVERNO TRAZ, EM MUITAS ZONAS DO MUNDO, NEVE. MESMO QUE NÃO A ENCONTRE NO DIA-A-DIA, MAIS VALE ESTAR PREPARADO...

PEUGEOT 2008 DKR

Vencedor do Rali Dakar do ano passado, a primeira vitória para a Peugeot desde 1990, e quinta de sempre. Foi o 12º triunfo para Stéphane Peterhansel. Sinceramente, será mesmo muito diferente conduzir depressa em areia ou neve?

REBELLION R2k

O esquiador Jon Olsson encomendou este bólide em 2013. Sob a carroçaria estilo LMP1 está um Ultima GTR, o V10 e a caixa de velocidades são do Lamborghini Gallardo e, em princípio, bons pneus de inverno. Obrigado, senhor Olsson.

KEN BLOCK RAPTORTRAX

Ken gosta de *snowboard*, portanto criou isto para chegar com os seus amigos às melhor zonas. É, basicamente, um Ford F-150 Raptor com lagartas e um V8 de 650 cv, muitas barras de luz e suspensão especial.

LAMBORGHINI NITRO

É, literalmente, o Lamborghini dos tratores. Pesa 5.000 kg e tem apenas 125 cv, mas consegue puxar praticamente tudo o que lhe atrelar. O design Giugiaro venceu diversos prémios – ao que parece, este é um trator bonito. Se é que tal coisa existe.

ICON BRONCO

Para quem não prescinde do estilo enquanto luta contra a neve, o Icon Bronco oferece uma agradável mistura de tecnologia todo o terreno e aspeto rétro. Custa quase 150 mil euros, mas pelo menos as palas solares vêm de um jato Lear.

GHE-O RESCUE

Este veículo de salvamento personalizado é, segundo o criador, "a solução ideal de transporte, apoio médico e combate a incêndios com capacidade todo o terreno imbatível". Até pode instalar almofadas enormes nas rodas e atravessar um lago.

MERCEDES-BENZ G63 AMG 6x6

Um dos carros menos convincentes do mundo foi melhorado. O G com seis rodas motrizes é o que acontece quando os alemães se embebedam: instala-se um eixo e triplica-se o preço. Chega onde for preciso, na areia, neve, etc.

DARTZ PROMBRON

Pesa quatro toneladas e usa um V8 6.6 da GM com quatro milhões de newton-metro de binário. A neve vai deixar de o preocupar. Ou uma invasão de zombies. É o veículo ideal para ditatores de estados cheios de neve. A pintura dourada é opcional.

AVTOROS SHAMAN

Apesar de usar apenas um motor 3.0 diesel com 178 cv e de não ultrapassar os 80 km/h , o Shaman é um dos nossos brinquedos favoritos. Talvez tenha algo a ver com a tração às oito rodas e as oito rodas direcionais. Mais é... mais!

ANTÓNIO COSTA

Aderir às modas...

GASÓLEO, O COMBUSTÍVEL EM EVOLUÇÃO, REVOLUÇÃO OU REGRESSÃO?

Bom, regressão não acredito, contudo acredito que muito irá mudar nos próximos anos a respeito de combustiveis. Há alguns anos o gasóleo era visto como um combustível de eleição destinado aos veículos comerciais. Basicamente, a utilização estava restrita às viaturas ligeiras ou pesadas de mercadorias ou de passageiros.

Por volta dos anos 90, o avanço nos materiais e nas tecnologias permitiu a expansão deste combustível nas viaturas ligeiras de passageiros mantendo a sua utilização comercial... e nunca mais parou de crescer ano após ano.

São inequívocas as vantagens dos motores a gasóleo: elevado binário a baixas rotações, consumos reduzidos, preço por litro mais amigo do que a "concorrente" gasolina, melhor valor de revenda, baixas emissões de CO_2... E é neste capítulo que aparecem os maus da "fita". Para além da emissão de pequenas quantidades de CO_2, a combustão do gasóleo produz partículas e NOx. Estes gases sempre estiveram presentes, contudo ao longo destes anos foram negligenciados pela lei apesar das suas consequências nefastas para a saúde.

Uma das marcas que mais investiu foi a Volkswagen, e criou a sigla que viria a ser o "ícone dos diesel" o TDI (Turbocharged Direct Injection). Por outro lado, não deixa de ser irónico que esta mesma marca foi a responsável pela reviravolta nas mentalidades graças à maior multa da indústria automóvel aplicada devido à manipulação das emissões (redução de emissões no banco de ensaio para benefício das homologações).

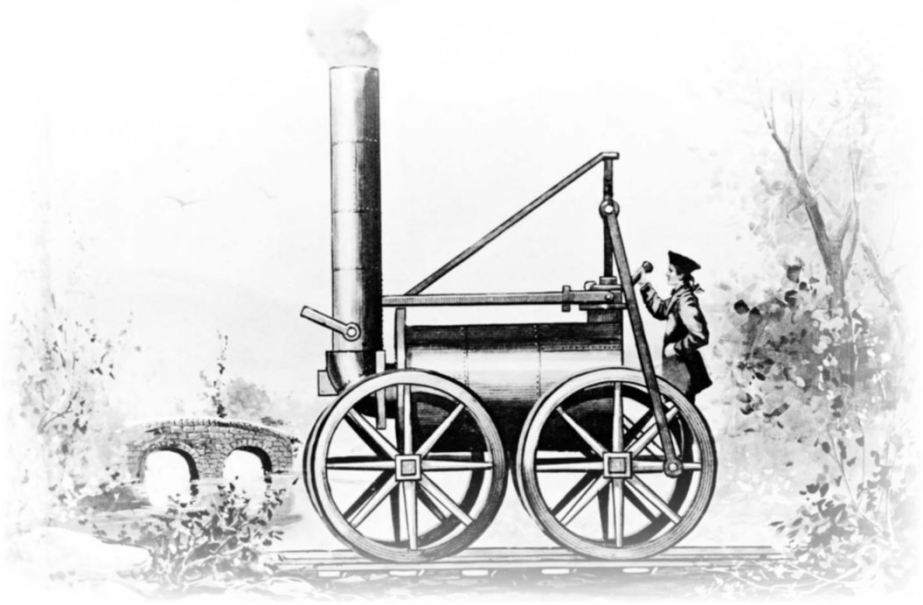
Agora, com as entidades públicas com os olhos postos nas emissões de NOx e partículas, os construtores veem-se obrigados a investir milhões no desenvolvimento de sistemas capazes de eliminar estes produtos da combustão do gasóleo: sistemas mais evoluídos como a recirculação dos gases de escape (EGR), sistemas seletivos de redução de NOx (com a injeção de AdBlue, por exemplo) e filtros de partículas, quer sejam passivos, que se regeneram com o próprio consumo de combustível, ou ativos como aqueles que utilizam aditivos diretos no gasóleo (tipo Eolys).

Outro dos fatores que penaliza os diesel e para que muitas vezes os clientes não são alertados no momento da compra é o facto de a manutenção ser um pouco mais dispendiosa. E porque gostamos de informar, alertamos para o facto de os motores a gasóleo que fazem muito poucos quilómetros diariamente e sem que o carro mantenha temperaturas no escape mais elevadas (ou seja, a rotação do motor um pouco mais elevada durante algum tempo) os filtros de partículas acabam por "entupir" mais facilmente, sendo difícil reunir as condições para que o sistema possa regenerar. Assim muito empiricamente, necessitam de uns 15 minutos em rotações médias/altas.

Os filtros de partículas ativos são mais eficazes e mais limpos, mas necessitam de "ajudas", como os aditivos – o AdBlue, por exemplo. É mais cómodo? Depende do tipo de utilização, mas será certamente mais dispendioso.

Com tantas condicionantes, os motores a gasóleo podem ter a vida difícil nos carros de passageiros, principalmente os blocos de baixa cilindrada que são os mais utilizados em Portugal. Esses sistemas de tratamento de gases de escape são bastante complexos e dispendiosos o que fará com que o competitivo gasóleo, no momento de aquisição do automóvel, possa ser penalizado face a uma motorização a gasolina. Contudo, nada como analisar a utilização do automóvel e ver se a diferença de combustível compensa ou não. E se efetuar muitos quilómetros por ano, estou certo que o seu sistema de escape do carro diesel não dará dores de cabeça.

Resumidamente, os blocos a gasóleo vão continuar a existir, contudo vão progressivamente saindo modelos de baixa cilindrada... Mas será que vai ser assim? Só o futuro dirá!

"Os filtros de partículas ativos são mais eficazes e mais limpos, mas necessitam de ajudas"

METAL

A fórmula de sempre

ATUALIZADO, O GOLF RECEBE MONTRA TECNOLÓGICA

Volkswagen Golf é um nome conhecido em qualquer lugar e respeitado por toda a concorrência. São mais de 33 milhões de unidades vendidas, um novo Golf a cada 40 segundos. Números impressionantes que mostram o poder de um dos mais emblemáticos e melhores sucedidos modelos do mundo. É um modelo *all round* impressionante, ou seja, extremamente competente nas mais diversas frentes, o que faz dele um dos compactos mais desejados e um temível concorrente para as restantes marcas. Nasceu em 1974 e hoje já vai na sétima geração, que recebe mais uma atualização com a mesma fórmula de sucesso, mas com uns pormenores tecnológicos imprescindíveis para se manter atual.

Com novos para-choques dianteiros e traseiros, os faróis mantiveram o formato, mas mudaram o núcleo interior. Atrás são agora totalmente em LED (e com piscas dinâmicos nas versões de equipamento mais altas) enquanto à frente, a opção de serem em xénon desaparece para passarem a ser

No habitáculo atualizado, destaque para o Active Info Display e Discover Pro

opcionalmente em Full LED. A cor Turmeric Yellow que pode ver nas fotos é também uma novidade na paleta. No habitáculo, o refinamento da qualidade geral perceptível salta à vista muito por culpa do painel de instrumentos totalmente digital com 12,3" (o Active Info Display) que, ainda que seja uma opção na maior parte das versões (é de série nas versões Highline, GTi e GTD), deixa o habitáculo com uma imagem diferente e coloca-o na vanguarda tecnológica. Para além disso, possibilita uma série de cinco configurações diferentes: Clássico, Consumos & Autonomia, Eficiência, Performance & Assistência à Condução e Navegação. Na consola central está o novo sistema de infoentretenimento, e aqui o Golf passa a ser o primeiro compacto a disponibilizar comandos por gestos, caso disponha do sistema Discover Pro com ecrã de 9,2" que pode ver nas imagens em baixo e que está presente de série nas versões de topo (custa 700 euros caso seja opção). Nas restantes versões é o módulo de 8" que faz, e bem, as honras da casa, já que para Portugal a navegação será de série em todas as versões.

Em termos de motorizações, a novidade recai no bloco 1.5 TSI a gasolina com 150 cv (que em junho terá uma versão Bluemotion com 130 cv), mas também estarão disponíveis as motorizações 1.0 TSI de 110 cv, 2.0 TSI de 245 cv (o GTi com pack performance – o único que virá para Portugal, em maio). Nas unidades a gasóleo encontramos o 1.6 TDI de 115 cv, o 2.0 TDI de 150 cv e o 2.0 TDI de 184 cv (GTD). Para quem pensa em optar pela carrinha, convém saber que somente estará associada às motorizações a gasóleo, sendo que a versão Alltrack apenas vai contar com o motor 2.0 TDI na versão de 184 cv. Este mesmo bloco fará, também, a versão GTD da carrinha.

Se é adepto da caixa automática, fique a saber que também aqui o Golf recebeu uma atualização, passando a dispor da nova caixa DSG com sete velocidades (+ 1.700 euros) que substitui a anterior de seis relações .

Quanto a preços, iniciam-se nos 22.900 euros do 1.0 TSI de 110 cv no nível Trendline Pack (específico para Portugal) passando a 25.100 euros se optar pela versão Confortline. O 1.5 TSI com 150 cv começa nos 29.000 euros no nível Confortline, o cobiçado GTi ascende aos 51.700 euros enquanto o R (310 cv) custa 56.700 euros. Passando às versões diesel, o 1.6 TDI de 115 cv no nível Confortline (com Discover Pro e *cruise control* adaptativo) deverá ser o mais vendido, segundo a marca, e arranca nos 29.300 euros, mas existe a versão Trendline por 27.300 euros. O 2.0 TDI com 150 cv começa nos 37.000 euros e o GTD nos 47.000 euros. Se optar pela Variant (carrinha), saiba que terá que acrescentar mais 1.200 euros aos valores apresentados, mas passa a dispor dos 5 anos de garantia que o carro já dispunha mas que não eram oferecidos na carrinha. **BRUNO COSTA SILVA**

FOTOS: OFICIAIS

TECNOLOGIA

Ligação Peugeot

A MARCA FRANCESA TEM APOSTADO EM FORÇA NO INTERFACE E CONETIVIDADE DOS SEUS HABITÁCULOS. ABRA A PORTA E ENTRE...

Os ajustes do banco nos habitáculos com i-Cockpit costumam ser amplos

Peugeot i-Cockpit

O i-Cockpit da Peugeot, que representa a proposta da marca francesa para uma experiência de condução mais intuitiva e interativa, entrou na sua segunda geração – a primeira geração foi apresentada em 2012 e, na altura, recebida com curiosidade tanto pela imprensa especializada como pelos clientes.

É composto por três elementos: o volante compacto que concede maior sensação de agilidade e torna a condução menos cansativa; o painel de instrumentos visível por cima do volante, que tem a vantagem de estar no eixo de visão do condutor; e o ecrã tátil de dimensões generosas que agrega boa parte dos comandos e funcionalidades do carro.

A mais recente geração do i-Cockpit recorre a um volante redesenhado, a um painel de instrumentos digital com 12,3 polegadas com grafismo moderno, e a um ecrã tátil de oito polegadas estilo tablet. Mais, estão agora disponíveis mais funções de conetividade, fragrâncias a bordo, navegação 3D entre outras.

O volante fica mais baixo que o normal, o que deixa os braços mais relaxados

O generoso painel digital é totalmente personalizável

Painel

O painel de instrumentos, que no i-Cockpit faz quase as vezes de um Head-Up Display (a sua posição elevada praticamente dispensa a presença do tradicional HUD projetado no para-brisas), conta com um enorme ecrã de 12,3 polegadas com gráficos inovadores, animações e interessantes transições. As informações exibidas são totalmente configuráveis, e podem variar entre as instruções de navegação com mapa, informações de consumo e dados sobre o motor. Já os tradicionais botões na consola foram eliminados em alguns dos veículos.

Ecrã tátil i-Cockpit

O ecrã tátil está agora presente num maior número de modelos e versões e é uma parte fundamental do i-Cockpit. Tem, na nova geração, 8" e agrega quase todos os comandos normalmente presentes na consola ou no tablier, e apresenta informações complementares ao painel de instrumentos. É ainda muito útil para quem recorre com frequência às funcionalidades de conetividade Mirror Screen ou Apple CarPlay, e até pode apresentar navegação 3D.

A interface do sistema de navegação por GPS foi remodelada e conta com um incrível modo 3D. Já as informações de trânsito em tempo real permitem ao condutor poupar tempo ao evitar filas de trânsito através de percursos alternativos

Funcionalidades

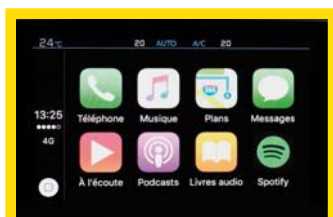
Ao nível da segurança, a Peugeot disponibiliza, entre outros, o serviço Connect SOS – faz chamadas de emergência com geolocalização que tanto são ativadas automaticamente (caso os airbags disparem, por exemplo) como manualmente (basta carregar no botão SOS durante mais de dois segundos). Destaque ainda para o Connect Assistance (ativado ao carregar no botão do leão durante mais de dois segundos) que o coloca em contacto com o serviço de assistência Peugeot.

É ainda possível carregar o telemóvel por indução e receber atualizações de software e informação de trânsito de forma rápida e fácil.

A possibilidade de espelhar o que tem no ecrã do telemóvel é muito útil

MyPeugeot

A aplicação MyPeugeot, que pode instalar no seu telemóvel de forma gratuita, permite consultar informação referente à sua condução, às necessidades de manutenção da viatura e muito mais.

No entanto, uma das funções de conetividade Peugeot mais úteis é a Mirror Screen. Permite, através do serviço MirrorLink, ligar o seu telemóvel com sistema operativo Android ao carro e utilizar o ecrã tátil presente no tablier, que é maior que o do *smartphone*, para ter acesso a aplicações e funcionalidades, bem como a conteúdos multimédia, o que é mais conveniente e seguro. Os utilizadores de um iPhone podem recorrer à tecnologia Apple CarPlay para ter acesso à função Mirror Screen. E como tem o telemóvel ligado à porta USB, garante o carregamento da bateria.

A aplicação MyPeugeot torna-se rapidamente uma boa aliada

O Peugeot 208 foi o primeiro modelo a receber o i-cockpit e desde aí toda a panóplia de tecnologia apresenta-se de forma mais distinta ao condutor

O Peugeot 508 ainda não incorporou o conceito de i-cockpit, apostando antes em dispobinibilizar a tecnologia num ambiente luxuoso

Peugeot 5008

É no recentíssimo Peugeot 5008, um SUV de generosas dimensões com sete lugares, que encontramos o i-Cockpit mais moderno e a maior concentração de tecnologia de conetividade e segurança na marca francesa.

Aqui, o volante compacto é agradavelmente grosso e angular. Sobre ele, o condutor tem fácil acesso visual ao painel de instrumentos: trata-se de um ecrã com amplas 12,3 polegadas de tamanho com um grafismo cativante, repleto de animações e totalmente personalizável.

O ecrã presente no topo da consola central é tátil e possui oito polegadas de diagonal. Agrega diversas funcionalidades de conetividade, como a navegação 3D com reconhecimento vocal e informações de trânsito em tempo real. Mais abaixo encontramos a fila de botões cromados de acesso rápido.

Peugeot 2008

O SUV compacto 2008, que já passou pela *TopGear* para teste, apresenta uma interpretação mais jovial e irreverente do i-Cockpit, mas não deixa de incluir tecnologias maduras.

Aqui, o painel de instrumentos recorre a mostradores tradicionais em conjunto com um pequeno painel digital. Por sua vez, o ecrã tátil no topo da consola tem 7”.

Destaque para a funcionalidade Mirror Screen, que permite utilizar aplicações do telemóvel através do ecrã tátil da viatura. A ajuda ativa ao estacionamento Park Assist é boa aliada.

Peugeot 308 GT

Na versão desportiva GT do familiar Peugeot 308, o i-Cockpit assume um look envolvente e cativante, com os tons vermelhos em destaque, principalmente com o modo Sport ativo.

Esta versão conta com um painel de instrumentos específico e um ecrã tátil, batizado de Redline e com 9,7”, cercado por saídas de ar. Este ecrã reveste-se de grande importância porque o 308 GT dispensa grande parte dos botões na consola.

A conetividade está garantida com a presença, em opção, da Connect Box, que dá acesso a uma série de serviços.

METAL

Arte refinada

O NOVO LEXUS IS EVOLUIU E ESTÁ MAIS REFINADO, MODERNO E EFICIENTE

A Lexus faz questão de incluir em todos os seus modelos o conceito Omotenashi. Trata-se de um dos pilares da cultura japonesa e consiste na arte de bem receber. É por isso que os modelos da marca nipónica nos mimam com detalhes como o facto de acenderem as luzes de presença no habitáculo e em torno do carro, assim que nos aproximamos dele, ainda com a chave no bolso e sem sequer lhe ter tocado. Com a nova geração do Lexus IS acontece precisamente o mesmo, ainda que de uma forma ainda mais refinada e com diversos elementos a serem melhorados, justamente a pensar nas pessoas que cada IS poderá receber a bordo.

Para a Lexus, o ano anterior foi o melhor de sempre em termos de vendas no nosso país e é algo que a marca quer manter. E tem motivos para isso. Além da chegada do novo IS que aqui lhe

As novas óticas totalmente em LED oferecem uma nova identidade visual

mostramos, 2017 será também o ano em que o novo LS chegará ao mercado, bem como o seu novo desportivo híbrido com o nome LC500h. Mas para já, vamos focar-nos na nova geração do Lexus IS.

Em termos visuais, este modelo não parece muito diferente do seu antecessor. Há novos para-choques, novas óticas e uma reorganização da iluminação em LED, que lhe confere uma nova identidade visual dianteira e traseira. O desenho das jantes também foi atualizado, a grelha dianteira trapezoidal tem uma dimensão mais generosa e há linhas um pouco mais vincadas na carroçaria que também passa a ter disponíveis mais duas opções de cor (Azul Mica ou Preto Grafite).

O nível de acabamentos no habitáculo continua bastante elevado e o cuidado com elementos como a insonorização e o ambiente a bordo são evidentes desde o primeiro segundo. No entanto, há diversas outras melhorias nesta quarta geração do Lexus IS que não se conseguem ver. Por exemplo, a rigidez aumentou em cerca de 49 por cento, sem que fosse alterado o peso total do conjunto. As barras estabilizadoras foram melhoradas, a suspensão tem uma nova afinação e o mapeamento da direção assistida também foi alvo de diversas melhorias.

O sistema híbrido do Lexus IS300h continua a combinar um motor a gasolina de 2,5 litros de 181 cavalos a funcionar em ciclo Atkinson com um motor elétrico de 105 kW. Quando funcionam em conjunto, conseguem obter uma potência combinada do sistema a rondar os 223 cavalos, mas também obter médias de consumo a rondar os 4,3 litros de combustível e emissões poluentes abaixo dos 100 g/km de CO_2. O conforto de rolamento é elevado e a posição de condução não desilude, deixando-nos a desejar apenas um pouco mais de espaço a bordo.

Em termos dinâmicos, a presença da tração traseira e uma boa distribuição de pesos continuam a fazer com que o Lexus IS seja um familiar com uma dinâmica apurada, mas o calcanhar de Aquiles continua a ser a caixa de variação continua que, apesar de ser anunciada como a mais eficiente para o sistema híbrido é, talvez, o único elemento que não contribui para uma experiência mais positiva.

Os preços da gama IS começam nos 44.700 euros da versão Business, já com despesas incluídas, mas a mais apetecível de todas as versões continua a ser a que ensaiámos: a F-Sport+, que já inclui muito mais equipamento e um visual bem mais desportivo por um valor de 58.783 euros. O Lexus IS está incluído no grupo de modelos que oferece uma garantia de cinco anos ou 160 mil quilómetros, mas também inclui a manutenção das baterias do sistema hibrido até completar o seu 10º aniversário. ANDRÉ MENDES

FOTOS: OFICIAIS

CINEMA

Carros 3

LIGHTNING McQUEEN ESTÁ DE REGRESSO AO GRANDE ECRÃ

Gosta de carros. Portanto, apostamos que vai gostar de *Carros*. O filme de animação da Pixar conseguiu espalhar o amor pela velocidade por miúdos e graúdos em 2006. Passados 11 anos, o terceiro filme da saga – exato, *Carros 3* – chega às salas de cinema no verão.

"É muito parecido ao primeiro filme no que diz respeito à ligação emocional", revela o diretor criativo Jay Ward. "Os fãs de carros adoraram a autenticidade do filme, mas acho que a Pixar e as família adoraram o filme porque ficamos a conhecer bem as personagens. Este é um filme em que vai voltar a entrar na vida de todas as personagens."

Lightning McQueen tem de defrontar máquinas novas e modernas que ameaçam a sua reputação. O *trailer* é especialmente sombrio e maduro, com McQueen a ter um acidente grave em pista enquanto o carro novo e repleto de elementos aerodinâmicos, Jackson Storm, ultrapassa todos os adversários. É o típico mau da fita.

Ward resistiu à tentação de conceder propulsão elétrica a Storm – tem um V8 mais potente que o de McQueen. Sim, cada personagem tem uma ficha técnica perfeitamente plausível, e a Pixar até simulou o comportamento da suspensão no chassis de cada um dos carros. Nós dissemos-lhe que irá gostar. Quando chegar no verão, não perca tempo a ir vê-lo...

Patrão da Pixar, John Lasseter, com um Lightning McQueen gigante

METAL

Muito mais competitivo

A NOVA GERAÇÃO DO KIA RIO VAI ENTRAR COM O PÉ DIREITO

O Kia Rio poderá não ser o primeiro modelo que lhe vem à cabeça quando falar da Kia, uma vez que há outros nomes mais sonantes que poderão surgir primeiro. No entanto, o Rio está em comercialização há 17 anos e já soma qualquer coisa como 2,5 milhões de unidades produzidas desde o ano 2000, das quais 450 mil foram apenas no ano passado. No mercado europeu, o Kia Rio é o terceiro modelo mais vendido da marca, atrás do Cee'd e do novo Sportage, com quase 70 mil unidades comercializadas. E é por tudo isto que a quarta geração do Rio é tão importante para a marca.

Tão importante que a Kia apostou justamente em tudo aquilo que parecia estar em falta. No novo Kia Rio, há uma gama de motores mais competitiva, onde se destaca o novo bloco de um litro a gasolina com sobrealimentação, capaz de alcançar uma potência máxima de 100 cavalos, mas também uma nova direção assistida e novas suspensões, que deixam este modelo mais divertido de conduzir.

O habitáculo tem um novo desenho, mais funcional, e uma boa posição de condução

Para o comprovar, tivemos acesso a uma unidade equipada com o novo motor, com o nível de equipamento de topo e a oportunidade de a conduzir em estradas que conhecemos bastante bem, aqui mesmo em solo nacional. A primeira impressão é que o desenho da carroçaria melhorou bastante, ainda que esta seja sempre uma questão de gosto pessoal. A segunda é que a posição de condução e o ambiente a bordo também estão muito bem equilibrados com o que esperamos de melhor neste segmento. E depois, é possível confirmar que o novo Rio está, de facto, mais divertido de conduzir e que a nova motorização de um litro a gasolina passa a ser um dos melhores trunfos da gama, ao combinar boas prestações com médias de consumo comedidas.

Em termos de diferenças face ao modelo anterior, há a registar um ligeiro aumento em termos de dimensões da carroçaria na medida do comprimento e da largura. A altura diminuiu uns milímetros e a bagageira conta agora com uma capacidade máxima de 325 litros. No habitáculo, o novo sistema multimédia inclui todas as ligações possíveis a smartphones, sejam elas com fio ou sem fio, e para a maioria dos sistemas operativos.

Na gama disponível em Portugal serão quatro as motorizações disponíveis para a gama Rio, duas a gasolina e duas diesel. No primeiro caso, a escolha vai estar entre o motor 1.2 de 84 cavalos e o novo 1.0 T-GDI de 100 cavalos que tivemos oportunidade de testar. No que diz respeito aos diesel, o motor 1.4 CRDI é o mesmo, mas terá disponíveis dois patamares de potência entre os 77 e os 90 cavalos. Em termos de equipamento serão também quatro os níveis disponíveis na gama Rio (LX, SX, EX e TX). No entanto, logo desde a versão base que já podemos contar com equipamentos como o ar condicionado, a ligação Bluetooth para o telemóvel, o cruise-control, o sensor de luminosidade e os vidros e espelhos com comando elétrico. No nível seguinte adicionam-se os faróis de nevoeiro, as jantes de liga leve e as luzes de condução diurna em LED e no seguinte, o EX, até já encontramos elementos como o sistema de navegação, o ar condicionado automático e até a camara traseira de ajuda ao estacionamento.

Em termos de preços, os valores começam nos 15.600 euros da versão 1.2 LX, mas o novo motor 1.0 T-GDI de 100 cavalos só está disponível com o nível de equipamento de topo, ainda que o seu preço não chegue sequer aos 20 mil euros. Se optar por uma motorização diesel, o valor de entrada também começa abaixo dos 20 mil euros, mas se preferir a versão mais potente de 90 cavalos, apenas disponível com os dois níveis de equipamento mais recheados, os valores são de 21.980 euros para o EX e de 22.830 para o TX. Comum a todos os Rio (e a todos os Kia) continua a ser a garantia de 7 anos sem limite de quilómetros, o que um dos melhores argumentos deste modelo. ANDRÉ MENDES

FOTOS: OFICIAIS

1992 SKODA FAVORIT FORUM PLUS
Motor: 1.289 cc, 4 cil., 56 cv
Transmissão: man., 5 vel., tração dianteira
Performance: 0-100 km/h em 15,5 s, 151 km/h
Consumo/emissões: 5,2 l/100 km, 121 g/km CO_2
Peso: 840 kg

RELATÓRIO DE PROGRESSO

Skoda Favorit vs. Skoda Fabia

O QUE 25 ANOS DE POSSE ALEMÃ ENSINARAM À SKODA SOBRE A PRODUÇÃO DE CARROS ACESSÍVEIS?

TEXTO: **OLLIE KEW** / FOTOS: **SIMON THOMPSON**

Espero sinceramente que pelo menos uma pessoa que estava na M4 naquela segunda-feira sombria esteja a ler isto. Talvez seja o senhor que estava no Bentley Continental GT, surpreso por ter sido ultrapassado pelos 56 cv de um Skoda de 1992. Ou o tipicamente mal conduzido táxi Ford Galaxy. Esse tipo ficou tão chocado que quase largou o telefone.

É assim o Favorit, o último Skoda a sair da linha de produção da marca checa antes de ser engolida pelo Grupo Volkswagen – passou de uma marca menor para um fabricante que vende atualmente mais de um milhão de unidades por ano. Lamento desiludi-lo, mas o carro não é mau. Conduz-se perfeitamente bem em autoestrada, que é onde ele é mais fraco...

Primeiro, um pouco de história. No início dos anos 90, com a queda do comunismo, o governo checo tentou cativar o interesse de empresas ocidentais. Com a Segunda Guerra Mundial fresca na sua memória, não agradou muito aos checos mais patrióticos o interesse da renovada marca do carro do povo alemão na Skoda.

2017 SKODA FABIA 1.2 TSI STYLE

Preço: € 18.386
Motor: 1.197 cc, 4 cil. turbo, 110 cv, 175 Nm
Transmissão: man., 6 vel., tração dianteira
Performance: 0-100 km/h em 9,4 s, 196 km/h
Consumo/emissões: 4,8 l/100 km, 110 g/km CO_2
Peso: 1.054 kg

O Favorit foi o primeiro familiar compacto com motor transversal dianteiro e tração dianteira. Sim, estavam três décadas atrasados em relação à Mini, com as suas berlinas estilo Hillman com motor traseiro e tração traseira. O Favorit atualizou a Skoda – foi o seu último modelo independente, antes da aquisição de 30 por cento por parte da VW em 1991 e o resto em 2000.

Este carro é menos de um ano mais novo do que eu, mas só percorreu 7.080 km. A posição de condução é razoável. Bancos confortáveis. Botões grandes e bem localizados que ligam e desligam coisas úteis, como o aquecimento do vidro traseiro.

Até os pormenores são bons. As passagens de caixa são tão precisas quanto as de um Peugeot 205 GTI. As escovas não chiam. O para-brisas não está constantemente embaciado e os jatos de água dos limpa-para-brisas produzem um fluxo contínuo.

O motor de 1,3 litros tem algum binário e uma sonoridade engraçada, mas não gosta muito de rotações. Acima dos 130 km/h – só passei essa marca uma vez, para ver o que acontecia – parece que os pistões encravaram e estão a rodar o bloco inteiro.

A direção é tão vaga que sente que está numa daquelas perseguições policiais dos filmes dos anos 60, mas a suspensão é incrível. Este é um dos carros mais confortáveis que já conduzi. A dinâmica é sobrevalorizada. O adorno é o novo controlo.

OK, não é. Este Fabia de 2017 é disso prova. É um carro muito maduro. E parece uma nave. Os botões e comando são exatos, os movimentos milimétricos; tem mais ecrãs que um Boeing, mas não deixa de ser um habitáculo moderno simples.

Nada sobre a condução do Fabia é memorável, mas depois de sair do Favorit, percebe quão clemente é. Não tem de pisar o pedal da embraiagem até ao fim, e basta usar um dedo para fazer a passagem de caixa. Pode concentrar-se na música que toca através do sistema de ligação Bluetooth pelo seu telemóvel.

Em todas as métricas, da segurança à aderência, ao silêncio ou à densidade do tablier, o Fabia é claramente melhor. É um dos melhores carros do seu segmento. Mas, ao contrário do seu primo, não tem elementos que se destaquem. Uma lanterna na mala? O Favorit já tinha isso há 25 anos...

QUER TER UM NA GARAGEM?

1994 FAVORIT 1.3 LXIE € 2.900

Ainda há por aí pedras preciosas. Este está em excelentes condições e só cumpriu 8.110 km. Um clássico!
pistonheads.com

1992 FAVORIT 1.3 LSE € 800

Este exemplar em bom estado pode ser seu por um valor muito em conta, mas tem de viajar até à Bélgica.
autoscout24.com

METAL

Mazda MX-5 RF

ROADSTER MAIS VENDIDO DO MUNDO GANHA CAPOTA RÍGIDA E ASPETO TARGA. O CHARME É O MESMO...

Ótica traseira do MX-5 e o novo *look* Targa concedido pela capota

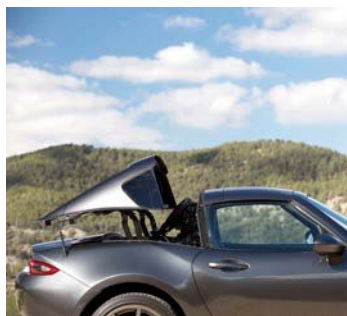
Este Retractable Fastback, é isso que significa RF, traz uma importante novidade ao MX-5: o *roadster* possui agora uma capota rígida, que tem como grande vantagem insonorizar melhor o habitáculo que a capota em lona. Esta novidade veio ainda alterar o formato do carro, que passa a exibir a icónica silhueta targa. A razão para a criação de um MX-5 com capota rígida é simples: a procura. Na geração anterior, a versão Coupé (de capota rígida) acabou por ultrapassar a versão de capota de lona no fim do ciclo de vida do carro.

Como esta versão com capota rígida pesa mais 45 kg, e é ligeiramente mais alta, a Mazda executou diversas alterações ao MX-5 para equilibrar o peso e a altura adicionais. Assim, os amortecedores, a barra estabilizadora dianteira e a suspensão traseira sofreram uma revisão, bem como a direção, de forma a manter a linearidade e o feeback. Foi ainda adicionado um túnel especial no chassis que visa compensar o desequilíbrio que o peso adicional trouxe consigo. A capota demora agora 13 segundos a abrir/fechar – este processo pode ser efetuado em andamento, mas apenas até aos 10 km/h –, e as secções dianteira e central da capota de três elementos são totalmente rebatidas, desaparecendo atrás dos bancos e "limpando" a silhueta do carro .

Os motores continuam a ser os Skyactiv-G 1.5 e 2.0, com 131 e 160 cv respetivamente, e a capacidade de carga só baixou três litros (de 130 para 127 l), mas encontramos uma novidade ao nível da pintura. O cinzento maquinado (batizado Machine Grey) que foi usado pela primeira vez no novo Mazda 6 surge como opção no MX-5 RF. Graças à inovadora técnica de pintura Takuminuri, que uniformiza o padrão das partículas metálicas na tinta.

No habitáculo, a marca aplicou várias medidas que atenuam ainda mais o ruído. Por exemplo, os painéis metálicos da capota receberam três camadas de revestimento, diversos orifícios foram totalmente selados junto à alavanca da caixa de velocidades e os tapetes são maiores. Mas a Mazda não ficou por aí: há mais material insonorizante e atenuante de vibrações nas cavas das rodas, nas portas, no túnel da transmissão e no compartimento do motor.

O MX-5 RF já chegou ao nosso mercado e custa 29.840 euros (1.5 131 cv versão Evolve).

FOTOS: OFICIAIS

A abertura/fecho da capota rígida do RF demora apenas 13 segundos

No habitáculo, é difícil captar as novidades a olho nu, mas a verdade é que estão lá...

Dois dos três elementos que compõem a capota rígida ficam totalmente escondidos

Os 127 litros da capacidade da bagageira chegam para uma escapadela a dois

5 COISAS QUE TEM DE SABER SOBRE O...

... Skoda Octavia

O OCTAVIA ACABA DE SER AMPLAMENTE RENOVADO

FOTOS: OFICIAIS

1 O exterior do carro tem mais caráter

Em tempos, a Skoda optou por linhas e elementos exteriores mais cautelosos e pouco irreverentes, mas esta é uma nova era. Graças à nova grelha dianteira larga, às novas óticas e às entradas de ar mais generosas, o Octavia tem uma presença marcante em estrada. A berlina cresceu 11 mm (8 mm na Break), e o eixo traseiro é até 30 mm mais largo, consoante o motor.

2 Há uma ampla escolha de motorizações

Um pouco ao contrário do que se passa no segmento (e na indústria automóvel em geral), o Octavia oferece agora nove motorizações, sete das quais disponíveis no nosso país. São três opções a gasolina (1.0 TSI, 1.5 TSI e 2.0 TSI) e quatro diesel (1.6 TDI – 90 e 115 cv – e 2.0 TDI – 150 e 184 cv). Já as caixas de velocidades variam entre as manuais com cinco ou seis velocidades e as DSG com seis ou sete velocidades. É só escolher!

3 A palavra de ordem no habitáculo é "requinte"

A marca checa concedeu a esta revisão do Octavia uma maior panóplia de acabamentos e opções de cores e materiais, entre puxadores e aros das saídas de ar cromados, faixas decorativas, iluminação nos painéis das portas e muito mais. Destaque ainda para a reformulação do painel de instrumentos e para os novos ecrãs do sistema de infoentretenimento – o maior atinge as 9,2 polegadas.

4 Há tecnologia e ajudas à condução para todos os gostos

O sistema de controlo dinâmico do chassis (DCC) está disponível e permite a regulação do amortecimento da suspensão. A deteção de veículos no ângulo morto foi melhorada e passa a incluir o alerta de veículos na saída de um lugar de estacionamento de marcha-atrás, que trava o carro caso ache necessário. Pode ainda ligar até oito dispositivos móveis ao *hotspot* Wi-Fi do carro.

5 Mais ideias "Simply Clever"

A Skoda é famosa pelas soluções pragmáticas, e esta atualização ao Octavia trouxe consigo mais algumas: há um porta-garrafas na consola central que permite a abertura da garrafa com uma mão; o volante é aquecido; os passageiros do banco traseiro têm à disposição duas portas USB e tabuleiros. Já os preços começam nos € 21.399 (1.0 TSI Active). O 1.6 TDI (preferido dos portugueses) custa 28.353 euros. O Octavia Break custa, em média, mais mil euros.

METAL

Surpreendente...

A DÉCIMA GERAÇÃO DO HONDA CIVIC TEM TUDO PARA SER, TALVEZ, A MELHOR DE SEMPRE

TEXTO: **ANDRÉ MENDES (BARCELONA)** FOTOS: **OFICIAIS**

A bordo, há ideias inspiradas no NSX

A décima geração do Honda Civic tem tudo para ser um dos grandes marcos históricos da marca. Em primeiro lugar porque só o nome Civic já tem uma importância incrível e depois porque este é o ano em que a marca se encontra a comemorar a marca das 100 milhões de unidades produzidas desde que começou a sua produção em 1963 com o Honda T360.

Quanto ao Civic, são quase 45 anos de história e dez gerações de um modelo que já viu 24 milhões de unidades comercializadas um pouco por todo o mundo. É fabricado em nove fábricas, localizadas em quatro continentes e comercializado em 170 países, ostentando a categoria de carro global.

Por tudo isto, a Honda levou a sua renovação muito a sério e requisitou um terço do departamento da investigação e desenvolvimento para trabalharem exclusivamente no Civic. Além da nova plataforma, o resultado visual mais desportivo e mais afastado dos traços de monovolume das últimas gerações. Em termos de dimensões, o comprimento passou quase para os 4,5 metros e a largura também aumentou em 30 milímetros. A altura do tejadilho desceu dois centímetros e capot é agora mais longo e está numa posição mais horizontal do que acontecia no seu antecessor. Além disso, o espaço no habitáculo é também um pouco mais amplo e a bagageira conta agora com uma capacidade de 478 litros, graças ao crescimento do vão traseiro.

No habitáculo, há mais espaço para pessoas e para bagagens e quem vai ao volante vai notar que a posição de condução também melhorou bastante. Além da nova plataforma, o novo Civic conta ainda com novas suspensões e com duas novas motorizações VTEC Turbo, a gasolina: um motor de um litro com três cilindros e uma potência máxima de 129 cavalos e um bloco de quatro cilindros, com 1,5 litros de cilindrada e uma potência acima dos 180 cavalos. Em ambos os casos, o seu desempenho é surpreendente numa primeira impressão de condução, com particular destaque para o pequeno motor de um litro, que consegue prestações muito interessantes tendo em conta a sua capacidade.

O início da comercialização da nova geração do Honda Civic terá lugar entre Março e Maio, com a carroçaria de cinco portas que vê nas imagens e com

Detalhes estilísticos modernos e tecnologias que estamos prestes a usar no nosso dia-a-dia, como o carregamento do telefone por indução

preços a partir de 23.300 euros para a versão Comfort equipada com o motor 1.0 VTEC Turbo. Para esta motorização, estão disponíveis mais três patamares em termos de equipamento, com preços que podem chegar aos 29.730 euros da versão Prestige. A motorização 1.5 VTEC Turbo terá três patamares de equipamento com características mais desportivas (Sport, Sport Plus e Prestige) e os preços vão desde os 31.710 euros até aos 34.710 euros. Em qualquer uma das motorizações e níveis de equipamento, há ainda a possibilidade de escolher a caixa automática CVT em opção por mais 1.300 euros.

Entre Maio e Julho será a altura de apresentar a versão de quatro portas, com um desenho mais aproximado ao de um modelo de cinco portas, do que ao de uma convencional carroçaria de três volumes. E no último trimestre do ano será a vez das motorizações diesel ficarem disponíveis em ambas as carroçarias. E depois de tudo isto, só nos falta mesmo conhecer o novo Type-R que, a avaliar pelas primeiras imagens divulgadas pela marca, será algo muito interessante de conhecer...

O MEU OUTRO CARRO É…

Um GAZ 3409 Bobr

VEÍCULO COM LAGARTAS PARA CIVIS? EXCELENTE IDEIA…

Há quem o considere um exagero, mas o GAZ 3409 Bobr (significa "castor" em russo) é provavelmente o antídoto perfeito para o monovolume moderno e monótono… Mas com lagartas em vez de pneus. Se gosta de chegar ao trabalho, ou à escola com os miúdos, por percursos alternativos, num veículo capaz de resistir ao trânsito das cidades e ao apocalipse, então o GAZ 3409 é o carro… tanque ideal para si. Concebido para transportar pessoas em zonas extremas – pântanos, neve, areia e até água graças às lagartas – o Bobr é praticamente imparável sob qualquer temperatura ou situação, dos 50 graus negativos aos 50 positivos. Como pode bloquear as lagartas de um dos lados e mover as do outro – e é um veículo relativamente compacto –, o 3409 é muito ágil e pragmático, e possui o género de mecânica robusta que aguenta qualquer tipo de utilização.

O motor Cummins ISF 2.8 de quatro cilindros produz 130 cv e debita 285 Nm. Atinge apenas 72 km/h em estrada e 5 km/h em água…

As lagartas em borracha permitem a circulação legal do Bobr nas estradas. Existe uma versão de luxo, com muita pele, chamada Urbis.

Quer provas de que o Bobr seria excelente em cidade? O raio de viragem é de 2,0 m. Ou seja, vira parado. Não há melhor para estacionar!

Tem vários luxos modernos: faróis LED, câmara traseira, navegação por satélite… E o Bobr tem muitos extras à escolha.

Lugar para seis, anfíbio, com lagartas, e indicado para centros urbanos

NOTÍCIAS BREVES

JOHAMMER J1

UMA ACELERA ELÉTRICA PARA HIPSTERS

Esta é a Johammer J1, uma mota elétrica desenvolvida (de raiz) na pequena cidade austríaca de Bad Leonfelden. E tem um aspeto muito giro, estilo rétro, quase como um caracol assustado. Por cerca de 25 mil euros tem direito a 200 km de autonomia, 120 km/h de velocidade máxima e 12,7 kWh de capacidade das baterias. Há uma versão com menos autonomia por 20 mil euros. O carregamento leva 3,5 horas.

Gadgets

Escape sonoro

O SISTEMA DE SOM DE CONSTRUÇÃO LAMBORGHINI: ALTO E ORGULHOSO

IXOOST HI-FI ESAVOX
Já terá certamente reparado nas parecenças entre o novo IXOOST ESAVOX e a traseira de um Lamborghini, mas esta não é uma simples base exuberante para iPod. Para começar, esta colaboração exaustiva resultou num sistema de som com chassis em carbono, sistema de escape especial para os graves e amortecedores passivos para atenuar as vibrações. Não é, no entanto, nada barato...
€ 24.800; lamborghinistore.com

TRIUMPH STREET CUP
É uma versão mais nua da Street Twin. A Cup recebe um assento *bullet*, guiador mais curto e cobertura do assento do pendura estilo *cafe racer*. O motor bicilíndrico tem 900 cc e produz 55 cv e 82 Nm, e a caixa tem cinco velocidades. Nada mau!
€ 10.400; triumphmotorcycles.pt

MOTOCHIMP
Uma horrivelmente gira "mota" para deslocações urbanas, a Motochimp apresenta um quadro em alumínio e inox. A propulsão é assegurada por um motor de 48 V e 350 W que garante uma autonomia de 40 km. Carrega numa hora.
Preço n.d.; motochimp.com

BROMPTON BICICLETA
A rainha das bicicletas táticas de cidade foi atualizada para 2017 com alavancas integradas, ergonomia do guiador melhorada e cores novas. Se precisa mesmo de uma bicicleta dobrável para se deslocar, esta é a escolha certa.
€ 1.650 (a partir de); brompton.com

Charme vintage

...E OS MOTIVOS NÁUTICOS COMO INSPIRAÇÃO

01 BELL & ROSS BR 01 INSTRUMENT DE MARINE

Além dos aviões e dos seus mostradores de bordo como fonte principal de inspiração, a Bell&Ross deu um salto aos motivos náuticos e aos navios dos séculos XVIII. A aplicação de madeira de Palissandro da Índia confere-lhe um visual bastante distinto e original, mas faz com que não se afaste do tema náutico que lhe serve de origem. A caixa do relógio conta com uma liga que inclui o cobre como um dos principais materiais e o mostrador branco com números romanos é inspirado no primeiro relógio com precisão até ao grau de longitude, criado por Joh Harrison em 1714. Mas também há uma versão Chrono e um Tourbillon. **€ 7.900; bellross.com**

02 PANERAI RADIOMIR 3 DAYS ACCIAIO

Os primeiros modelos apresentados pela Panerai para 2017 apostam num visual mais vintage, com um padrão de cores muito interessante e braceletes em pele, com costuras constrastantes e o logo da Officine Panerai gravdo em ambos os lados. **€ 9.500; panerai.com**

03 POLICE MESH UP

O visual mais desportivo deste modelo é evidenciado pela presença dos mostradores mais pequenos no meio de um fundo azul muito cativante e que nos disponibilizam informações como o dia da semana, os segundos e as 24 horas do dia. **€ 199; policelifestyle.com**

04 TIMBERLAND ALDEN

O novo Alden Chrono da Timberland está disponível em duas decorações: uma com apontamentos em cobre e bracelete de silicone preta e outra com os apontamentos do mostrador em azul e bracelete de silicone no mesmo tom, como o modelo da imagem. **€ 179; tbl-watches.com**

Verde rápido

Conquistou o Nürburgring. Quão bem vai o AMG GT R lidar com Portimão?

TEXTO: **OLLIE MARRIAGE** / FOTOS: **ROWAN HORNCASTLE**

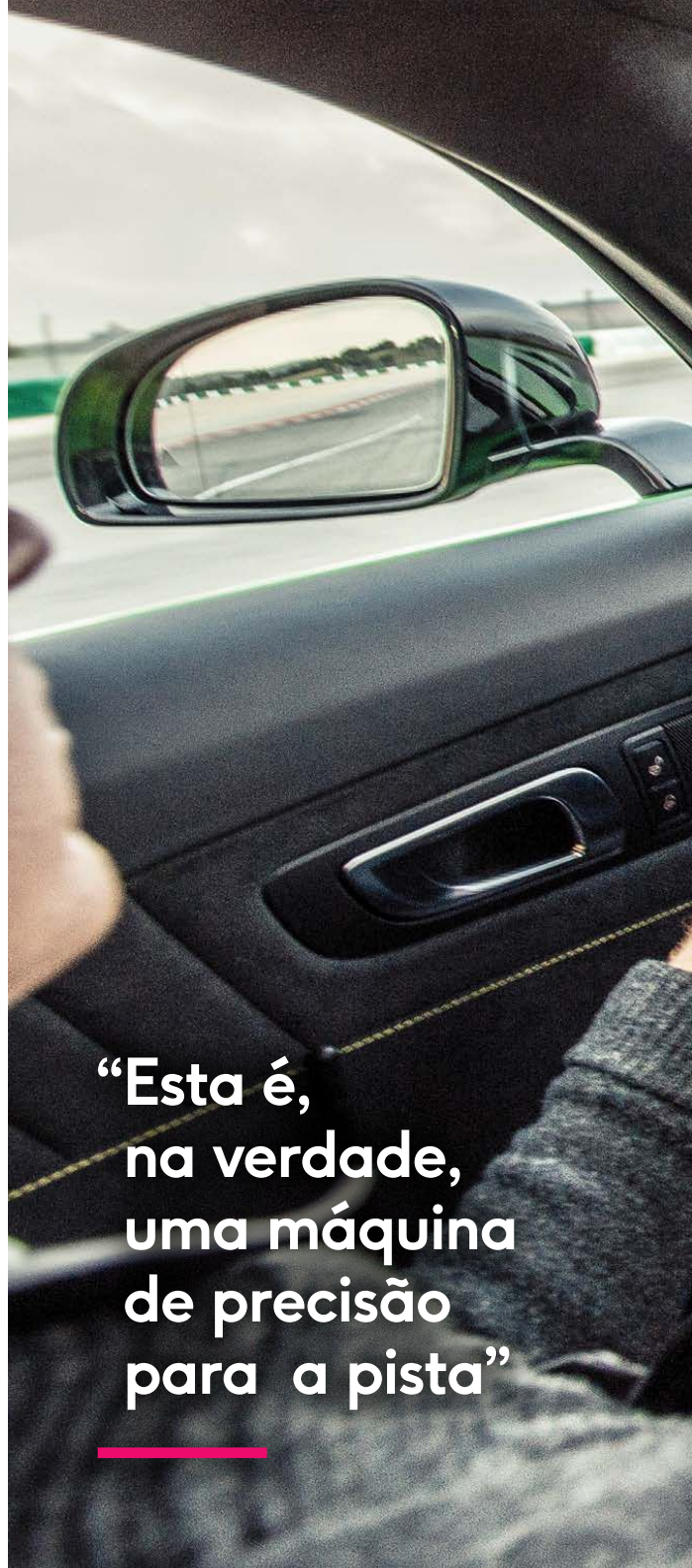
A intimidação é, ao que parece, verde. E é larga, barulhenta, tem um capot longo, pavio curto, pneus largos e muita potência. Sim, o AMG GT R é um supercarro. Obedece a todas as normas exceto à que exige a presença do motor atrás do condutor.

Aqui está ele em pista, a criar caos fumarento enquanto destrói um conjunto de pneus Michelin, cujos restos vaporizados estão a invadir-me as narinas e... o habitáculo. Um carro com mais potência do que tração (com as ajudas desligadas, claro) é algo que todas as pessoas devem experimentar. O GT R está sempre preparado para se portar mal. O que não surpreende minimamente. Senhoras e senhores, atingimos o pico AMG.

Ou talvez não. A Mercedes faz questão de destacar que esta é, na verdade, uma máquina de precisão para a pista. Foi concebido para executar voltas rápidas e não fumegantes. Provou-o recentemente ao completar uma volta a Nordschleife em 7:10 min – mais rápido que o Viper ACR, o Lexus LFA Nürburgring e o Ferrari 488 GTB... E melhor do que coisas mais exóticas como o Pagani Zonda F Clubsport ou o Gumpert Apollo Speed.

Que espaço ocupa então o GT R na hierarquia dos supercarros? E que tipo de máquina é? Um rival (focado na pista) do 911 GT3 RS ou algo com mais largura de banda? Conduzimos o AMG GT normal e achámos o carro muito traiçoeiro. Luta constantemente com o condutor nas estradas de piso degradado, e a margem para erro, entre a direção direta e o eixo traseiro espirituoso, é mínima. E lembra-se do SLS? Era um automóvel áspero, mas a versão SLS Black era bem mais controlada – não só era mais rápida como era mais amiga do condutor. No verão passado andei no GT R com o patrão da AMG (Tobias Moers) ao volante, e fiquei com a clara sensação de que era mais acessível e mais utilizável do que a versão normal.

O que sabemos é que a marca dedicou imensas horas ao carro – mais que não seja porque tem de justificar a considerável diferença de preço do GT S para o GT R. Comecemos pela parte da frente. O nariz é novo e inspira-se no antigo 300 SL Gullwing de competição que venceu a Panamericana no México em 1952, e até é muito parecido com o que encontramos no GT3. Duvido muito que a dianteira conseguisse ser ainda mais agressiva. Falo mais à frente sobre as abas do defletor inferior e a aerodinâmica dos resguardos, mas na parte de cima do carro temos asas dianteiras em carbono a toda a largura. As jantes mais largas e os pneus especiais Michelin Pilot Sport Cup 2 são mantidos a uma certa distância da carroçaria graças à suspensão de duplos triângulos sobrepostos em alumínio forjado controlada por amortecedores ajustáveis.

Passamos à frente (para já) as melhorias executadas ao nível da propulsão. Há um novo veio de transmissão em fibra de carbono (40 por cento mais leve do que o veio em alumínio do GT S), tejadilho em carbono e suportes em carbono para o escape (que é agora composto por titânio e é 6 kg mais leve) que melhora a rigidez torcional em 7,5 por cento. Na traseira encontramos a transmissão (que contribui para a distribuição de peso 47:53) e um eixo traseiro totalmente novo. Agora 57 mm mais largo, inclui o sistema direcional das rodas traseiras com dois servomotores eletromecânicos (não há ligação

“Esta é, na verdade, uma máquina de precisão para a pista”

A asa pode ser ajustada manualmente. De preferência por quem perceba de asas!

GT R é menos dado à sobreviragem que o GT, mas ainda gosta de derreter pneu

Nova grelha dianteira tem mais lâminas que um pacote de Gillettes

mecânica ao volante), e ainda pode alterar a convergência até 1,5°. A ideia é melhorar a precisão a baixa velocidade e a estabilidade a alta velocidade. Apesar de tudo isso, o GT R é 15 kg mais leve do que o GT S.

A marca deu-se a imenso trabalho para criar uma máquina assombrosa, portanto é melhor acreditar na palavra da AMG quando diz que o carro é rapidíssimo. Estamos em Portimão, uma pista incrível e exigente, e, estranhamente, o GT R está a comportar-se lindamente. Suspeito que o GT S seja mais malcomportado nesta pista, os seus eixos a portarem-se como extremidades de dois carros diferentes. Só que os eixos do GT R são mais harmoniosos, e sinto claramente que aquilo que faz para afetar uma extremidade tem efeito instantâneo em ambos os eixos.

A direção é rápida, mas nunca fico com a sensação de que o eixo traseiro não consegue acompanhar, ou que possa subitamente soltar-se e não aguentar a pressão. Os sinais que recebe pelo rabo, mãos e pés são mais positivos, o que só reforça a confiança. O carro reage com mais precisão aos seus gestos, pelo que começa a cortar as curvas sempre que pode. OK, a direção não transmite tanta informação quanto queríamos, mas o GT R compensa essa falha ao ser tão coeso. E junta a isso um nível de aderência sobrenatural.

A combinação dos Michelin especiais com a considerável largura do carro cola-o ao alcatrão. E estes travões carbocerâmicos opcionais são excelentes. Se travar a fundo antes de uma curva, o carro exibe alguma subviragem, mas depois pode confiar no sistema de tração com nove níveis parecido ao que encontramos no AMG GT3. É como o SSC da Ferrari, mas em vez de servir para momentos exuberantes, distribui o binário de forma a catapultar o carro das curvas, com o chassis a revelar-se neutro. É muito gratificante.

O GT R é formidável em circuito, um evento excitante. Dá a impressão de estar perto do limite, mas tem sempre reservas e talento suficientes para controlar a situação. Não dei pelo escalonamento mais curto, mas percebi →

A pintura verde é complementada pelos cintos amarelos

Black Series

O patrão da AMG, Tobias Moers, confirmou a chegada de um GT R Black Series daqui a cerca de um ano. Terá certamente uma grande redução de peso e ainda mais potência

"Duvido que exista um carro turbo com uma banda sonora mais cativante"

O MOTOR DO GT R

O motor do AMG GT R está tão atrás que este é praticamente um carro de motor central. Usa o mesmo V8 biturbo com 4,0 litros do GT, mas os turbos alojados no "V" do motor são novos, a pressão passou dos 1,2 bares para 1,35 bares e atingem 186.000 rpm – são 3.100 rotações por segundo! Há um ligeiro atraso nos regimes baixos, mas acima das 2.500 rpm os turbos entregam rapidamente uma dose colossal de binário.

A taxa de compressão do motor sofreu alterações, a combustão foi reprogramada, as saídas de escape são diferentes e os cilindros contam com o mesmo revestimento Nanoslide do F1 de Lewis para reduzir a fricção. Tudo isso resulta em 75 cv e 50 Nm adicionais – o binário máximo está disponível mais tarde, mas mantém-se até às 5.500 rpm.

O túnel de transmissão em fibra de carbono pesa 13,9 k (é 40 por cento mais leve que o do GT S em alumínio) e rodeia um veio de transmissão de 4 kg que transmite a potência para a caixa de velocidades que também foi alterada. A primeira relação é mais longa, mas a sétima e a final são mais curtas. As passagens são mais precisas, e o sistema de arranque Race Start recorre a uma estratégia mais agressiva.

FAMÍLIA GT

	GT	GT S	GT R
CV	462 @ 6.000	510 @ 6.250	585 @ 6.250
NM	600 @ 1.600-5.000	650 @ 1.750-4.750	700 @ 1.900-5.500
0-100/MÁX.	4,0 s/304 km/h	3,8 s/310 km/h	3,6 s/318 km/h
L/100/CO_2	9,3/216	9,4/219	11,4/259
PREÇO	€ 176.100	€ 183.650	N.D.

AO DETALHE

O atarracado comando da caixa está cercado de botões que ajustam vários parâmetros

Os travões carbocerâmicos são opcionais, infatigáveis e ainda reduzem 15,3 kg ao peso total

O comutador do controlo de tração com nove posições está presente na consola

Os faróis LED são de série e incluem a incrível tecnologia de máximos adaptativos

AERODINÂMICA

Função e forma. Como o GT R faz do ar o que quer

ASA TRASEIRA

A par das cavas pronunciadas e da grelha agressiva, a asa traseira é um dos elementos principais do GT R. Cria 40 kg de força descendente a 250 km/h, e o ângulo de ataque é totalmente ajustável. É composta maioritariamente por carbono e até está disponível com um revestimento especial em carbono

AERODINÂMICA ATIVA

Escondido sob o motor, um painel em carbono com acionamento elétrico desce 40 mm quando o carro atinge velocidades elevadas, reduzindo o fluxo de ar que passa sob o carro e, portanto, a pressão. Este mecanismo consegue criar tanta força descendente quanto a asa traseira – 40 kg a 250 km/h

FATOR DE ARRASTO

A AMG está orgulhosa do coeficiente aerodinâmico do GT R, que (apesar da asa traseira, pneus largos e dianteiro ampla) é inferior ao do GT S. A diferença não é grande (0,354 em vez de 0,367 Cd), mas diz imenso sobre o esforço adicional que a marca despendeu – e à velocidade máxima cria mais 155 kg de força descendente que o GT S

DEFLETOR ESPECIAL

O defletor conta com aletas especiais que abrem e fecham em menos de um segundo, o que permite canalizar mais ar para o radiador ou menos, melhorando a aerodinâmica do GT R – o ar é, assim, canalizado sob o carro

que a caixa automática de sete velocidades toma excelentes decisões sozinha. Aliás, quando fui eu a mexer nas patilhas, as reduções pareceram algo hesitantes, mas o som que sai dos escapes é sempre apaixonante.

O motor é um elemento incrível. Duvido que exista um carro turbo com uma banda sonora mais cativante. O rugido colossal e profundo produzido pelo V8 parece vir das profundezas do bloco. E o impulso que o acompanha é igualmente inacreditável. A forma como dispara quando o ponteiro das rotações está nas 2.500 rpm é espantosa, mais do que suficiente para perturbar as rodas traseiras. Com a visão emoldurada pelo para-brisas largo e pelo capot longo, os ouvidos enfeitiçados pelo V8 e a suspensão a lutar com o traçado difícil de Portimão, o GT R é fantástico. Não atinge os níveis do Porsche 911 GT3 RS em termos de tato e compostura – principalmente porque é 150 kg mais pesado –, mas desconfio que é um veículo de repertório mais abrangente.

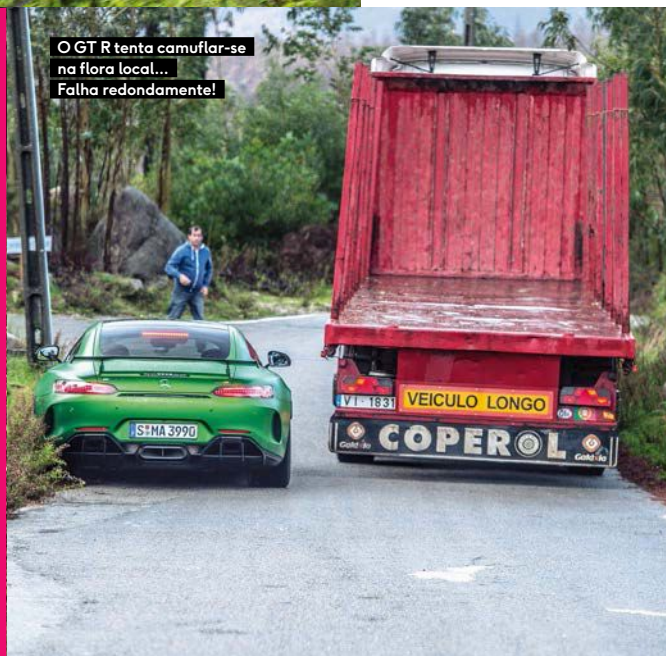
Dizemos adeus ao circuito soalheiro e vamos até à chuvosa serra algarvia. Dez minutos depois, o sol continua a não aparecer, fomos obrigados a fazer um desvio por causa de uma árvore caída que bloqueou a estrada, e o fotógrafo Rowan está molhado até aos ossos. O GT R devia ser incrivelmente desconfortável... Mas não é. São as melhorias ao nível da suspensão que asseguram este desempenho. Revelou-se silencioso em autoestrada, bastante mais relaxante do que esperava, e menos cansativo que o GT S, pelo simples facto de não ter de estar concentrado em manter o carro dentro da via.

Devorou quilómetros com facilidade, e, quando se deparou com piso degradado e estradas estreitas, fiquei espantado com a rigidez do chassis e com as capacidades da suspensão. A plataforma mais rígida permitiu à AMG suavizar o amortecimento. Os ressaltos traiçoeiros foram reduzidos – não foram eliminados, o que é impossível visto que o seu rabo está quase em cima do eixo traseiro. Mas é bem controlado pelos amortecedores, e a largura extra reforça a estabilidade. Não se limita a ser mais rápido, é ainda mais equilibrado. Conduzi-lo é uma experiência única – é tão diferente dos seus rivais! Todos têm motor central, mas ao ter o motor lá à frente a puxar, e não a empurrar – e com as peças pesadas (motor e caixa) à sua frente e atrás de si –, diferencia o GT R. Pessoalmente, considero o motor central mais especial, mas as opiniões diferem, e o GT R é disso prova. E tem uma mala maior do que a esmagadora maioria dos rivais. Muito útil para uma escapadinha de fim de semana.

O que é então o GT R? Na verdade, é um AMG GT consideravelmente melhor. Não só exibe melhor comportamento em pista, como suplanta o GT em todos os outros cenários. Mais largura de banda, limites mais amplos. Fora o preço, acho que não tem desvantagens em relação ao GT S. Os bancos são fantásticos, a posição de condução baixa e aconchegante, enquanto o chassis é mais estável e composto. É ainda um carro divertido – é mais irreverente do que um Audi R8 ou Porsche 911 Turbo, e menos formal do que um McLaren 570S. É um carro confiante e orgulhoso. Intimidante? Menos do que a pintura Inferno Verde Magno tenta sugerir. TG

"O GT R devia ser incrivelmente desconfortável... Mas sabe que mais? Não é"

Já não estamos claramente no circuito de Portimão

O GT R tenta camuflar-se na flora local... Falha redondamente!

ÁFRICA

Em viagem até à África do Sul para testar o novo Porsche 911 GTS, não vi leões ou gazelas, mas fartei-me de sentir cavalos

TEXTO: **PAULO PASSARINHO**
FOTOS: **MANUEL HOLLENBACH**

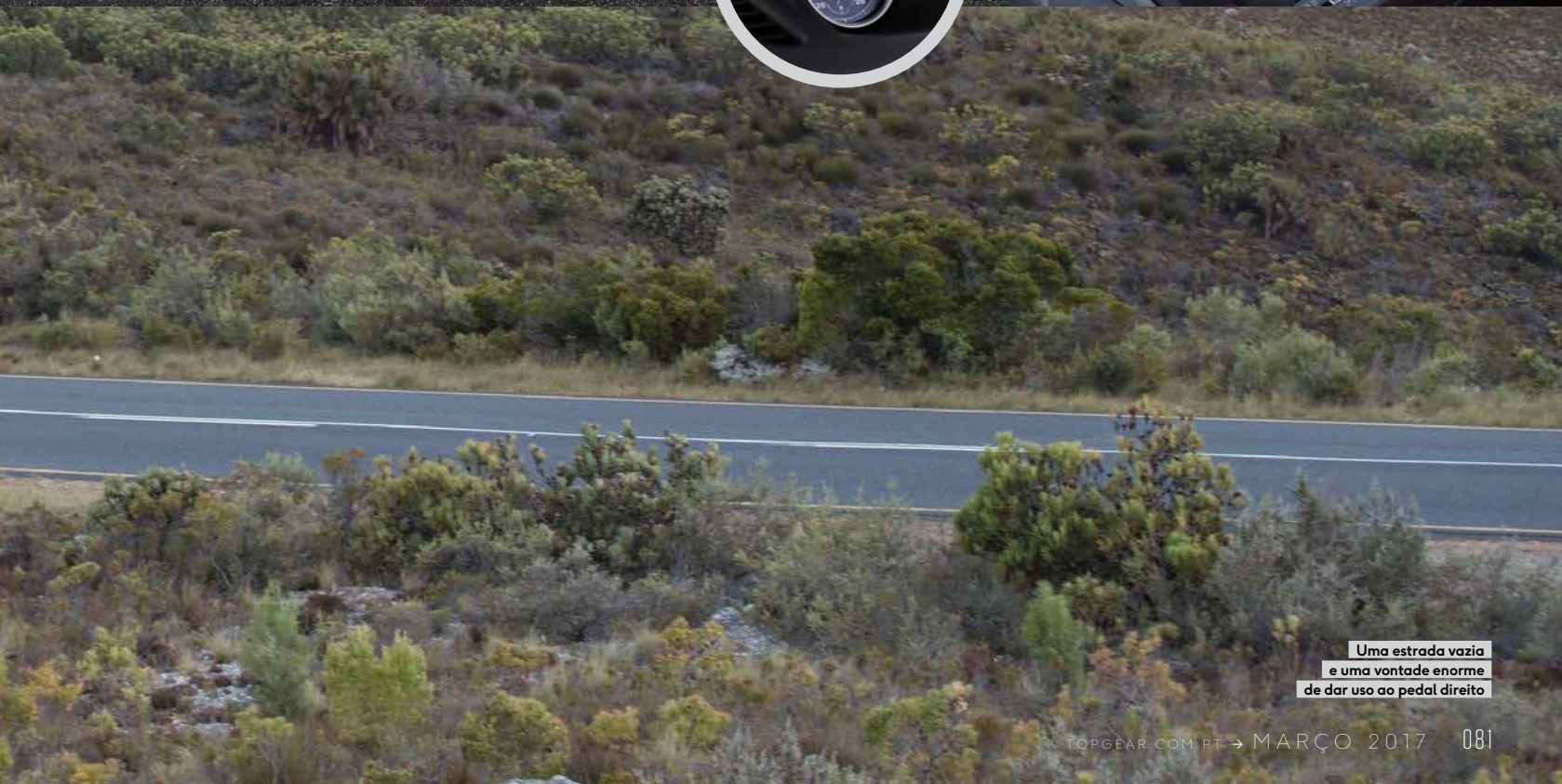
MINHA
S GO 4125

Cidade do Cabo é um mundo à parte na complexa teia de multidões e raças que habitam não só o continente africano como a própria Àfrica do Sul. Para o visitante que chega pela primeira vez à "cidade-mãe" (reza a história que foi a primeira) pode parecer estranho que as primeiras visões sejam casas de estilo colonial, bem tratadas e ruas com imensa gente a passear. À medida que nos aproximamos da costa a sensação é ainda maior. Parece uma cidade costeira americana. Não faltam turistas nas esplanadas, centenas de pessoas a correr, a andar de bicicleta ou na praia. Tudo confere uma sensação de segurança inexplicável para um país cujos níveis de violência e criminalidade são dos mais elevados do mundo. Cape Town, nome que deriva da presença do Cabo da Boa Esperança, situado a sul no extremo do continente africano, é uma cidade que fervilha de energia e talvez por isso a Porsche escolheu este local para apresentar o novo 911 GTS. A versão de caráter mais desportivo da gama surge de uma assentada nas cinco variantes: Carrera (coupé e cabrio), Carrera 4 (coupé e cabrio) e Targa, apenas disponível com tração integral.

O novo modelo recorre ao motor boxer de três litros, sobrealimentado, com uma potência declarada de 450 cavalos. São mais 30 cavalos do que no 911 Carrera S e mais 20 cavalos que na anterior geração do 911 GTS. A passagem do motor atmosférico de 3,8 litros para o 3.0 sobrealimentado já foi amplamente discutida na apresentação da atual fase 2 do 991, como é internamente conhecido o 911. Mais leve e mais eficiente, esta motorização consegue a proeza de manter o caráter reconhecido ao 911 mas acrescenta toda uma nova tecnologia capaz de o manter na vanguarda. A Porsche não fez quaisquer compromissos, a mecânica mudou sim, mas todo o caráter desportivo do 911 manteve-se inalterado. Ou melhor, foi substancialmente melhorado! O 911 GTS conta com caixa manual de sete velocidades ou, em opção, caixa de dupla embraiagem (PDK).

Para primeiro ensaio, ainda na esperança de encontrar algum animal selvagem que pudesse marcar a passagem em África, optei pela configuração Targa. A cor laranja metálico e a imagem típica GTS iria fazer de mim alvo de todos os olhares.

"Ainda houve esperança de encontrar algum animal selvagem""

Os locais dizem que esta pista é boa para o drift...

"Os testes decorreram também em estradas cuidadosamente selecionadas"

De repente não sei se isso era algo que me agradava. Mas não foi necessário percorrer muitos quilómetros para perceber que desde que me mantivesse junto ao trajeto selecionado pela Porsche nada de especial haveria a temer. Cape Town tem imensos bairros de lata, tal como Joanesburgo, mas ainda assim parece que as pessoas vivem de forma diferente. Haveria de ser um condutor local a explicar o fenómeno, embora numa versão que facilmente se percebia ser de certa forma tendenciosa: "Cape Town é a única das grandes cidades que não é gerida pelo atual partido do governo e é por isso que é a única que prospera desta forma e se mantem com altos níveis de segurança. Em todas as outras cidades é normal haver acusações de corrupção, aqui, não há nada disso e é visível o progresso. Mas tudo poderá vir a mudar porque o governo central está a dar casas para que as pessoas que votam no seu partido possam vir viver para aqui e mudar a cidade..." Uma visão curiosa sem dúvida. Depois de uma visão política conferida de forma inesperada, foi tempo de avançar para nova etapa. Conhecida por ser uma das melhores zonas de vinhas africanas, foi quase em pecado que evitei provar os néctares antes da condução e dediquei-me a explorar as alterações do GTS face ao Carrera coupé normal.

A Porsche tinha preparado um programa intenso para os jornalistas com testes em pista (a velhinha Killarney conhecida dos vídeos de drift no youtube), testes em estradas meticulosamente selecionadas e sessões de questões com os especialistas. É tempo para

Posição de condução perfeita e excelente aproveitamento do sol

“Vinhos do cabo”, assim em Português e logo agora que não posso beber

observação dos pormenores do modelo ainda na sua forma estática. Fotos e mais fotos e momentos para leitura da informação de imprensa.

Os modelos GTS destacam-se desde logo pelo facto de serem todos baseados no chassis de tração integral. A carroçaria possui por isso um alargamento de 44 milímetros no eixo traseiro face aos modelos de tração traseira. Na dianteira o lábio inferior permite uma melhor otimização aerodinâmica. Na traseira o spoiler é mais elevado para reduzir as forças ascendentes. Esteticamente, os farolins escurecidos, a grelha em preto acetinado e o sistema de escape central desportivo com dupla saída de escape dão o toque de mestre. Há ainda a presença de uma faixa em preto colocada entre os farolins traseiros que é substituída por uma feixe de LED nas versões de tração integral. O Targa acrescenta ainda mais charme com o arco em preto a contrastar com os retrovisores SportDesign e os logos GTS nas portas. E tal como um bom cocktail é terminado com uma pequena sombrinha, o GTS apresenta-se com jantes de 20 polegadas com aperto central. A estética é sublime. É incrível como o 911 tem evoluído ao longo dos tempos mas mantem uma estética que cativa pela sua beleza. Já foi mais pequeno e curto, já foi mais alto, hoje é um modelo completamente evoluído e em cada geração parece que conseguem melhorar aquilo que já ninguém espera que seja possível melhorar. Quer a nível estético, quer a nível mecânico.

No interior marcam presença os bancos desportivos específicos em Alcantara com um padrão dedicado de costura e logo GTS, frisos metálicos em alumínio escovado e aplicações em preto no painel de instrumentos.

Chega de estar parado, até porque esta é terra onde os conquistadores não mediram esforços para não ficarem parados e enfrentaram o gigante Adamastor. A caravana haveria de arrancar em direção ao Cabo da Boa Esperança, onde antes, em 1488, Bartolomeu Dias haveria de lhe chamar das Tormentas, até o Rei D. João II ter decidido mudar o nome com que ficou conhecido até hoje, no momento em que o navegador português o conseguiu dobrar. Ainda hoje a população local honra a memória dos exploradores portugueses e acredito que muitos deles têm mais orgulho nesse legado que muitos de nós a quilómetros de distância. Adiante.

O Porsche 911 GTS faz uso do controlo ativo da suspensão (PASM) para assegurar um comportamento de exceção. A

“Esta é a terra onde os conquistadores não mediram esforços para não ficarem parados e enfrentaram o gigante Adamastor”

altura ao solo é reduzida em 10 milímetros. A elasticidade é impressionante. O motor boxer de três litros impressiona pela forma como disponibiliza a potência e binário. Com 550 Nm de binário máximo disponíveis logo às 2.150 rpm, é relativamente simples de explorar todo o potencial mecânico. A excelente caixa PDK é a opção que mais agrada, embora a caixa manual de sete velocidades dê uma certa dose de emoção extra. Com o pacote SportChrono, o 911 GTS cumpre os 0 aos 100 km/h em 3,6 segundos e supera os 300 km/h de velocidade máxima. O 911 GTS é sempre muito rápido. A margem de erro que permite é assustadoramente elevada e é impressionante a forma como o chassis consegue interagir com a estrada mantendo a potência onde ela é necessária.

A primeira paragem permite observar outro facto de relevo nesta geração do 911 e que o GTS apresenta como bom crédito de igual forma. A marca anuncia um consumo médio de 8,3 l/100 km. E se é certo que nos foi impossível aproximar desses valores, a verdade é que após cerca de 120 quilómetros em trajetos mistos e com alguns momentos em que foi possível dar mais uso ao pedal (incluindo um troço de serra a solo em alternativa a uma corrida de karting), o computador de bordo indicava consumos de 14 litros, o que é fantástico para o ritmo imposto.

A Porsche diz que a maioria dos proprietários do GTS usam-no - ou pretendem usar - em pista e por isso não podia deixar de proporcionar essa experiência aos jornalistas. Novidade é a nova aplicação “Porsche Track Precision”. Instalada num qualquer smartphone, esta aplicação permite receber os diversos dados de condução e analisá-los posteriormente. Há um registo automático de várias pistas espalhadas um pouco por todo o mundo e é possível verificar de tudo um pouco, desde o tempo por volta, aceleração lateral, travagens e muito mais. A aplicação permite que o utilizador compare os seus tempos e que observe de que forma pode melhorar a sua condução. Um pouco à imagem da telemetria da competição, esta aplicação fará as delícias dos condutores aspirantes a pilotos, mas também de todos aqueles que gostam de monitorizar as suas capacidades e, já agora, de aproveitar ao máximo o seu 911 GTS.

O novo Porsche 911 Targa 4 GTS está já disponível em Portugal por 175 mil euros, mais 23 mil euros que a versão mais acessível (coupé). Para solo luso ficará concerteza um teste em condições diferentes e em estradas onde o potencial de encontrar animais selvagens se calhar até é superior. TG

“Novidade de relevo a nova aplicação para smartphone Porsche Track Precision”

Estátuas dos líderes históricos na nação

Holandeses e ingleses são quem mais negócios tem em Cape Town

Manter a

Os Ford RS fazem parte da história da marca, mas este novo Focus RS ainda consegue elevar mais a fasquia

TEXTO: **ANDRÉ MENDES/**
FOTOS: **PEDRO M. BARREIROS**

linhagem

A sigla RS da Ford é responsável por algumas das melhores criações de sempre da marca. Apesar de terem existido alguns devaneios pelo meio menos merecedores de destaque, os RS sempre foram os desportivos mais desejados da Ford. Desde o Escort RS Mexico até ao modelo atual, passando por automóveis únicos como o Escort e o Sierra RS Cosworth com as suas enormes asas traseiras ou mesmo pelo RS200 desenvolvido especificamente para a competição, todos eles contribuíram para que estas duas letras pintadas de azul nos anunciassem de imediato que este está longe de ser um Ford como diversos outros.

Claro que há diversas outras coisas que fazem a diferença face aos modelos mais comuns desta gama. Muitas mesmo. Mas este RS tem, acima de tudo, a missão de fazer renascer a paixão por esta sigla, ao mesmo tempo que a tenta associar a algo mais utilizável no dia-a-dia, tanto pelo condutor mais comum como pelo mais exigente. A nova geração do Ford Focus RS está apenas disponível com a carroçaria de cinco portas, por exemplo, mas não é por isso que deixa de ter um visual mais interessante e uma silhueta inconfundível. Bem pelo contrário.

Continua presente uma enorme e imponente asa traseira com a inscrição RS, um extrator de ar traseiro com uma generosa saída de escape dupla e uma asa dianteira inferior que pode não gostar nada de algumas rampas de garagem mais otimistas, mas é o ponto de partida para toda a agressividade visual desta versão. Aliás, o para-choques dianteiro é bastante diferente das restantes versões da gama, ao incluir entradas de ar numa dimensão superior, num espaço onde apenas foi reservada uma pequena área para a chapa de matrícula.

As jantes de 19 polegadas pintadas de negro deviam ser obrigatórias no Focus RS, uma vez que fazem sobressair ainda mais o tom azul da carroçaria e das pinças de travão da Brembo pintadas na mesma cor. As saias laterais são

"Sistema 'launch-control' num modelo com caixa manual"

O sistema de som da Sony é um dos extras presentes na unidade ensaiada

As jantes negras de 19 polegadas escondem as pinças de travão da Brembo pintadas de azul

Os assentos desportivos com decoração azul têm a assinatura da Recaro

A assinatura da Ford Performance esconde o motor de 2,3 litros, turbo, com 350 cavalos

"Vontade de repetir o mesmo troço de estrada vezes sem conta"

um pouco mais evidentes que o habitual e os alargamentos da carroçaria são também são algo que não passa propriamente despercebido.

Os detalhes em azul passam também para o habitáculo e marcam presença nos assentos desportivos da Recaro que fazem parte do equipamento de série desta versão. Além do visual, contribuem para que a primeira impressão a bordo do Focus RS seja bastante positiva. É que, a bordo do Focus RS, as diferenças face aos restantes modelos da gama não são assim tantas. Encontramos diversas inscrições com o logo RS, alguns pormenores em azul e uma instrumentação com um visual um pouco mais desportivo. No topo do tablier, há alguns mostradores extra que nos mostram a pressão do turbo e do óleo, bem como a sua temperatura. O monitor presente na consola central já pertence à geração mais recente dos modelos da oval azul e é tátil, facilitando o acesso à maioria das suas funções. Além disso, e a par com a instrumentação, também incluem o logo RS e o da Ford Performance em diversas animações, sempre que ligamos ou desligamos o Focus, o que tenta trazer o ambiente a bordo para um patamar mais especial. No entanto, quem consegue isto da melhor forma, são mesmo os assentos da Recaro. Fazem com que fiquemos perfeitamente sentados ao volante, sem margem de manobra para eventuais movimentos mais exagerados do corpo face aos da carroçaria. O apoio lateral é incrível e

Nas estradas mais sinuosas, o sistema de tração integral gere os 350 cavalos da melhor forma

as regulações disponíveis no assento e na coluna da direção, resultam numa posição de condução excelente.

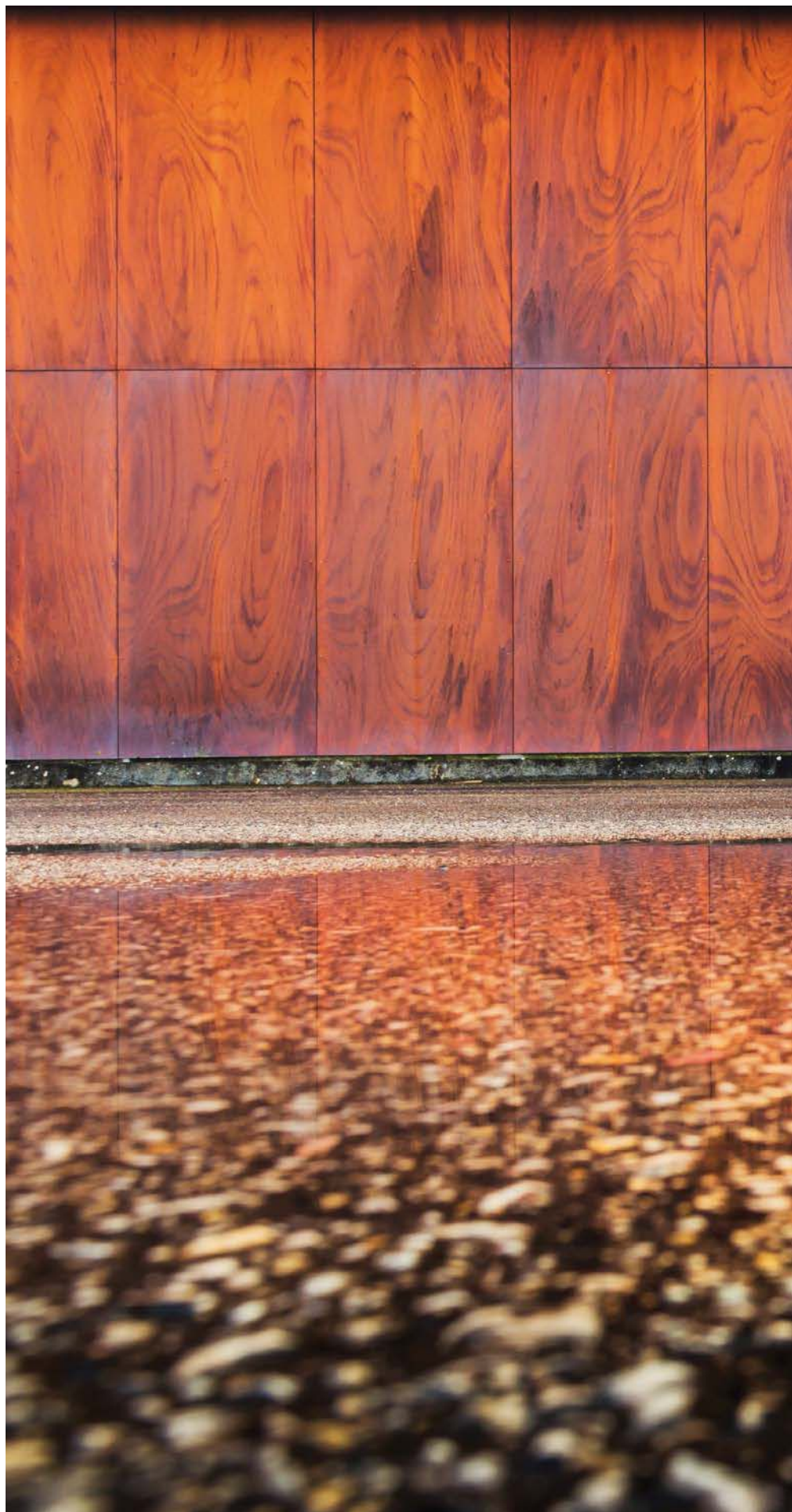
Com a chave ainda no bolso e com o pé na embraiagem, premimos o botão Start e ficamos a ouvir o som do motor a otimizar a temperatura num regime um pouco mais elevado, antes de otimizar o seu funcionamento e estar pronto para aquilo que foi concebido. Claro que o principal trunfo deste Focus RS não poderia deixar de ser o comportamento dinâmico. Como seria de esperar é um dos melhores modelos de condução já criados pela Ford. E depois, basta dar uma vista de olhos na ficha técnica para destacar alguns

elementos. Um deles, como não poderia deixar de ser, é o motor. Trata-se de um bloco de quatro cilindros da família EcoBoost, mas com uma cilindrada de 2,3 litros e com uma potência máxima de 350 cavalos graças à presença da sobrealimentação. Entre os valores declarados pela marca, passamos pelos 266 km/h anunciados para velocidade máxima e pelos 4,7 segundos que precisa para arrancar e alcançar os 100 km/h, esta última medição com a ajuda do inovador sistema "launch control", que está disponível num modelo equipado com uma caixa de velocidades manual. Sim, no Focus RS não há cá patilhas nem sistemas de fazem o trabalho da condução por si. Aqui, o condutor é mesmo uma peça fundamental e o launch-control é rápido e preciso, mas poderia precisar de menos menus e aprovações no painel de instrumentos.

Em contrapartida, a presença do sistema de tração integral tem algumas (boas) surpresas. Em primeiro lugar, é um dos principais trunfos do Focus RS quando queremos enfrentar uma estrada de montanha debaixo de um dilúvio de chuva que parece estar a dizer-nos que é proibido circular a estas velocidades na via pública, ainda que tenhamos fugido para um lugar onde raramente há outros carros durante a semana. E depois porque nos modos de condução, há a posição Normal, a Sport, Pista e Drift. Sim, leu bem, Drift! Com o Focus RS é possível fazer deslizar o carro lateralmente, sem grande

esforço, quase como se fosse um jogo de computador. Basta ativar este modo de condução, escolher uma zona com espaço ou uma rotunda larga, selecionar a segunda ou terceira relações (dependendo da velocidade) e atirar o Focus à bruta lá para dentro. Assim que este começar a deslizar, a maior guerra será mesmo com o seu subconsciente, uma vez que este lhe vai dizer para compensar este movimento da carroçaria com o volante. No entanto, neste caso, o truque é não reagir de imediato. Com o modo Drift, podemos deixar a carroçaria rodar mais, continuar a gerir a potência com o acelerador conforme seja necessário e quando chegarmos ao ângulo desejado, resta manter a posição com a direção. Se tudo for feito com calma e precisão, o Focus RS recompensa-nos com derivas perfeitas, como se tivéssemos anos de experiência nestas manobras. No entanto, a grande verdade é que a maior parte do mérito não é nosso e sim da eletrónica. A maior parte do trabalho está a ser feita pelo sistema de tração integral e pelo diferencial traseiro, que vai passando potência para as rodas conforme seja necessário, dando origem às derivas fantásticas que estamos a conseguir sem grande esforço. É algo que poderíamos estar a fazer o dia todo, se estivéssemos num espaço fechado ao trânsito, se os pneus durassem para sempre, se o combustível não fosse tão caro e uma data de outras coisas que nos conseguimos lembrar rapidamente. O melhor é mesmo passar para aquilo que o Focus RS sabe fazer melhor: devorar estradas de montanha no menor espaço de tempo.

"Um visual bem mais desportivo e uma silhueta inconfundível"

E aqui, o Focus RS é um caso sério para toda a concorrência. Com o modo Sport ativo (deixámos o de Pista para uma pista), o Focus requer um compromisso na sua utilização. Exige que estejamos totalmente concentrados, mas recompensa-nos com uma eficácia pura e uma precisão acutilante. O sistema de vectorização de binário em conjunto com a tração integral permanente, gere os 350 cavalos de potência de uma forma muito eficaz e a precisão da direção faz-nos tomar as rédeas de um momento que queremos repetir sempre que seja possível e que parece correr sempre melhor à medida que vamos repetindo o mesmo troço de estrada. O Focus RS passa de uma curva para a outra, deixando a carroçaria adornar apenas o necessário para que a suspensão tenha um desempenho excelente e as quatro rodas tenham a melhor dose de tração possível. Em mudanças exageradas de direção, conseguimos sentir tudo o que se passa nas quatro rodas do Focus através da zona inferior dos magníficos Recaro existentes a bordo. Desde as irregularidades do piso até aos centímetros de gravilha de algumas bermas, ou mesmo as pinturas brancas do asfalto que têm um nível de aderência diferente da parte mais negra da estrada. E

Face ao resto da gama, há para-choques mais desportivos e uma asa traseira de dimensão generosa

A bordo, as diferenças mais visíveis são os mostradores adicionais no topo do tablier e os assentos Recaro

As enormes saídas de escape e as jantes negras de 19 polegadas são dos melhores detalhes deste RS

é tudo tão bom que temos vontade de repetir o mesmo troço de estrada vezes sem conta, dando cada vez mais trabalho ao motor EcoBoost e aos seus 350 cavalos, que parecem ter sido feitos à medida do Focus RS. A precisão deste modelo casa na perfeição com uma facilidade de utilização acima da média. Com um pouco de concentração, conseguimos chegar ao fim de cada subida do topo da montanha com um sorriso enorme e a primeira coisa em que pensamos é regressar ao início da estrada para voltarmos a subir novamente.

O preço do novo Ford Focus RS fica ligeiramente acima dos 50 mil euros. Nove euros, para sermos mais precisos. Sendo que ainda é necessário somar as despesas logísticas a este valor. As jantes de liga leve de 19 polegadas já fazem parte do equipamento de série, mas se preferir estas pintadas de negro, como na unidade ensaiada, isso requer um investimento de mil euros face ao valor inicial. O preço do Pack Conforto RS (que inclui o cruise-control, o sistema de chave inteligente e a camara de visão traseira) custa 508 euros, e o Pack City (com o sistema de travagem ativa em cidade, os sensores de estacionamento traseiros e os espelhos elétricos com rebatimento) tem precisamente o mesmo valor. Resta adicionar o preço dos vidros escurecidos (102 euros), o do sistema de navegação com a função Sync e o sistema de som da Sony (559 euros) e a pintura especial Nitrous Blue (1271 euros) para ficar com uma unidade igual à que vê nestas imagens.

“Os 350 cavalos parecem ter sido feitos à medida do Focus RS”

Há uma coisa que lhe podemos desde já garantir que vai acontecer a todas as pessoas que conduzirem um Focus, tendo em conta os dias em que andámos com este. Vão ser raros aqueles que o vão confundir este Focus RS com um “dos outros”, principalmente se estiverem a ouvir o som que sai dos escapes. Vai haver quem venha ter consigo e queira saber mais coisas sobre o Focus RS. Quantos cavalos tem o motor, que motor é e quanto custa. Apesar do formato parecido, este Focus é muito mais especial que todos os outros e a experiência de condução é algo que merece dar os parabéns aos responsáveis da Ford Performance encarregues do desenvolvimento desta versão. Mais uma vez, este Ford RS já é uma peça de coleção e consegue seguramente manter a linhagem RS intacta, tal como muitos dos seus antecessores. TG

Uma estrada de montanha com alguma neblina dá ainda mais destaque ao azul do Focus RS

A sigla RS diz-nos tudo sobre este Focus. Ou, pelo menos, tudo aquilo com que podemos contar

AVENTURA

NO NEVADA

Parece que não muito longe daqui há extraterrestres… Vamos lá ver se os encontro…

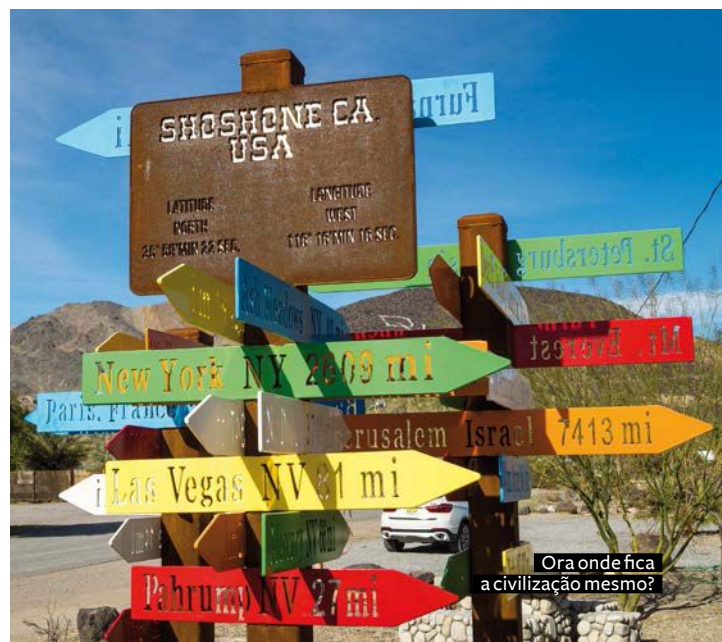
TEXTO: PAULO PASSARINHO / FOTOS: BMW

"Muitos foram aqueles que perderam a vida ao tentar atravessar o Vale da Morte"

Parte do imaginário de todas as visitas ao Nevada, nos Estados Unidos, passa pela ideia de que algures por cima do deserto tenham passado ou aterrado naves com seres extraterrestres. O mito por detrás da Area 51, situada justamente no interior do Nevada, é muito forte e não é preciso pesquisar muito para ficar com dúvidas sobre qual a verdade em que de facto devemos acreditar. Estarão os americanos a esconder a realidade a todo o mundo? Há ali qualquer coisa estranha, isso não há dúvida.

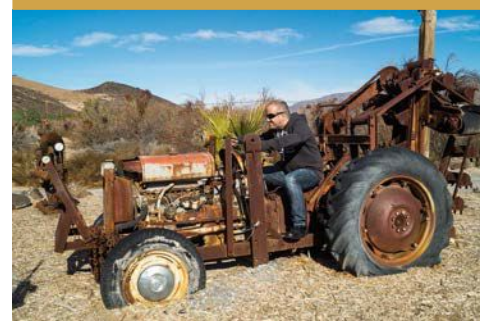
Foi com estas perguntas a assolar a minha cabeça que percebi que iria ter a possibilidade de explorar a zona com um BMW X6 numa configuração rara na Europa e, na verdade, também estranha para os americanos. E porquê estranha? Bem, ao meu dispor tenho um X6 35i Sdrive. Um X6 apenas com tração traseira? Curiosamente este facto é explicado na ficha de homologação que indica a necessidade, em território americano, de existir a versão referida. No item devido fornecido pelo fabricante vem a indicação que esta é uma versão "Hot Climate". Bem, só tenho de evitar 90 por cento do território americano que está debaixo de fortes chuvas e nevões. Tudo bem.

Esta é a última atualização do X6, já com os faróis com assinatura LED mais arredondada e os rins dianteiros mais salientes.

Ora onde fica a civilização mesmo?

A motorização de 3,0 litros turbo a gasolina conta com 306 cavalos e todos serão necessários daqui em diante. A caixa Steptronic de 8 velocidades é a mesma que se conhece do monstruoso X6 M, o que só diz bem da mesma.

A jornada começa em Las Vegas em direção ao Vale da Morte. Dito desta forma parece que estou a enlouquecer, mas não. Ou melhor, ainda não. A velocidade a que as estradas, e autoridades americanas, limitam a viagem, o sistema de navegação anuncia que para cumprir tudo aquilo a que me proponho irei demorar 9 horas e 35 minutos. Acho que vou omitir uma pequena parte ao meu companheiro de viagem. Vou dizer-lhe que do ponto intermédio serão 350 milhas de regresso. Confesso, já fiz as contas, sei que no total irei fazer cerca de 900 milhas, pelo menos. Ele irá descobrir a verdade em breve.

A parte sul do Parque Nacional do Vale da Morte (que se estende pelos estados da Califórnia e Nevada) é composta por cidades com gestão centralizada. A parte noroeste do deserto do Mojave aproveita o facto de estar longe de qualquer grande centro para assumir apenas a gestão corrente das "cidades", que na verdade, e segundo os registos federais, não têm esse estatuto. São geridas pelo condado que assume as despesas das escolas, estradas, edifícios públicos e outros. A razão? Estas povoações até há bem pouco tempo não tinham recursos financeiros suficientes para lhes permitir essa gestão. A verdade é que "cidades" como Pahrump ou Shoshone têm assistido a um crescimento curioso na última década depois do quase abandono dos tempos da corrida ao ouro.

O Vale da Morte é uma área impressionante. Os desertos de sal, dunas e terras mortas cruzam-se com vales, desfiladeiros e montanhas. Num dia de viagem é possível passar de temperaturas tórridas extremas com mais de 50 graus a temperaturas negativas com gelo no topo. O parque tem quase 95 por cento de área selvagem protegida. Contam as lendas locais que o nome foi atribuído porque poucos conseguiam atravessar o vale com vida

devido a estas mesmas condições.

Restos de casas abandonadas encontram-se aqui e ali, mas pouco é tão impressionante quanto a cidade-fantasma mais conhecida dos Estados Unidos. Rhyolite foi um dos mais prósperos locais para a prospeção de ouro. Ainda hoje são visíveis os imensos buracos nos montes dos arredores a indicarem a presença das minas. Mas nada disso resta senão como atração turística. Fantasmas nem vê-los, mas já as cobras são bem reais e não me parece que continue a procurar seres do além sem antes levar uma dentada bem poderosa.

O X6 acaba por revelar-se o modelo ideal para esta parte da aventura. As estradas de terra não exigem tração integral e as dimensões do modelo são suficientes para meter respeito a alguns poucos carros com que nos cruzamos. Apesar de estar equipado com jantes de 20 polegadas, o conforto é assinalável, mas também aqui ou há estradas relativamente boas ou há terra batida.
E, ao contrário das comunidades rurais que deixamos para trás, não precisamos de transportar absolutamente nada senão a mochila de mão.
Por isso, a bagageira do X6 chega e sobra.

A única noite desta viagem será passada na curiosa cidade de Beatty. Talvez nada houvesse para falar deste local não fosse o facto de ser uma cidade parada no tempo com toda a magia que isso transporta para a mesma. O Mel's Dinner e o Death Valley Inn, são locais obrigatórios. Para o pequeno almoço e para dormir. Luxo? Não irá precisar.
Vai sim sentir a américa profunda e talvez até compreender onde estão os eleitores do atual presidente americano.

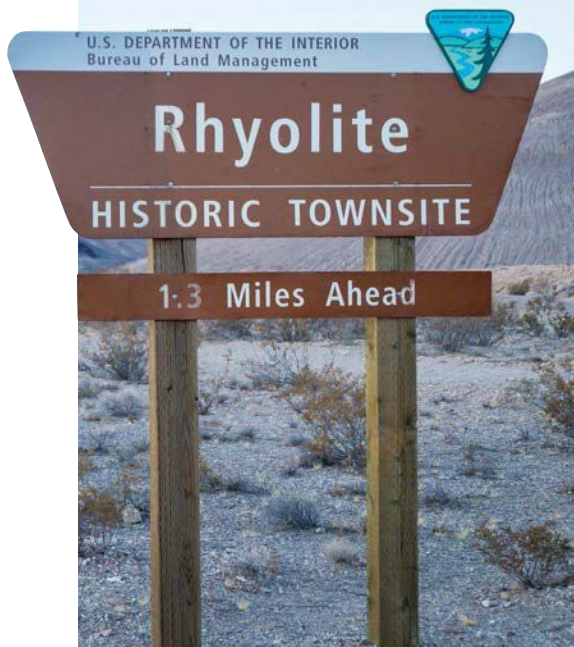
O segundo dia é dedicado à tirada mais longa.

A bordo do X6 a única preocupação é a autonomia. A placa à entrada da US93 diz que a próxima "área de serviço" (leia-se bomba de combustível de aspeto duvidoso), fica a 110 milhas. Ui! Vou colocar já combustível.

Próxima paragem: Rachel, a cidade mais visitada por extraterrestres do planeta.

"Aqui vai sentir a América mais profunda, talvez uma parte importante daquela que votou em Donald Trump"

Convém não ficar aqui muito mais tempo

Parece que fantasmas não existem, mas as cobras...

Um rancho que serve de oásis no meio do deserto

Por entre Chevys abandonados quase que passo despercebido

Em tempos o melhor hotel do deserto...

“Mas onde está Rachel?”

Esperem lá, a navegação diz que essa povoação não existe. Mas eu tenho a certeza porque vi no Google. Recordo-me que li numa documentação antiga que a famosa Area 51 tinha zonas que não podiam aparecer na cartografia civil. Será uma destas. E porquê?

Tenho tempo para pensar nisso. Nas próximas duas horas irei fazer retas com mais de dez quilómetros de comprimento e não poderei parar na berma devido à reserva altamente protegida. Acelerar está fora de questão porque a zona é *drone traffic controled*” – que é como quem diz que há policia em todo o lado. Sim, os meus olhos veem uma planície onde nem um cacto sobrevive, mas há policia de certeza há espera que eu ultrapasse as 50 mph. Ativo o Cruise Control e o Lane Assist (este apenas para não me deixar dormir). A rádio já foi à vida, opto pela discografia do telemóvel. E de repente o telemóvel passa de 80 por cento de carga para 20 por cento… E depois nem o sistema de navegação parece saber onde estou. OK! Sei que Rachel é algures ali em frente. Vou continuar.

Durante muitos anos o governo norte-americano negou a existência da Area 51 como base militar. Parte da verdade veio a público há pouco mais de uma década. Trata-se de um local onde foram testados aviões apreendidos ao Bloco de Leste em condições pouco esclarecidas, mas que provavelmente tiveram a ver com alguns desertores. Aliás, as naves de extraterrestres que tantas pessoas diziam ver podiam bem ser Migs a ser testados secretamente neste local. Acredita nisto? Outra explicação é bem mais credível.

No auge da Guerra Fria, o deserto do Nevada oferecia todas as potencialidades para testes nucleares secretos em pleno território americano. As autoridades dizem que não é verdade. E chegamos a Rachel.

A menção à presença extraterrestre é muito forte. O próprio Alien Research Center está ali mesmo em frente aos nossos olhos com uma estátua de metal a imitar um “*alien*”. Talvez estas coisas só existam para os turistas, mas há algo no ar. A própria povoação de Rachel é sem dúvida assustadoramente estranha. Chegamos lá, sem indicação e apenas vemos umas casas dispersas. O nome de Rachel foi dado em homenagem a uma criança que nasceu após mais de 20 anos sem nascimentos de quaisquer crianças. Rachel morreu passados três anos, com complicações respiratórias dignas de figurar em livros de teorias de conspiração. Bem, para quem acredita que Cristo foi concebido sem pecado, acreditar que

"Agora é prego a fundo rumo a Vegas"

Não sei se quero saber o siginificado disto...

Rachel não era filha de extraterrestres é canja (desconfio que vou ser muito criticado por esta analogia, mas vou culpar o ar do vale). A verdade é que neste local existem centros de monitorização do ar como em nenhum outro. Níveis de radiação? Ionização? Há algo de muito estranho em toda esta zona e particularmente em Rachel... A placa diz que a população é de 30 pessoas e "número indeterminado de extraterrestres". A sério?!

O sentimento é estranho e opto por não tentar chegar à fala com ninguém. Por momentos dou graças de estar num carro tão grande. Arranco em direção ao Centro de Pesquisa de Extraterrestres, um contentor que não parece tão abandonado como seria suposto e um pequeno armazém de *souvenirs*. Não consegui entrar na base da Area 51, mas fica a sensação que algo estranho se passou por aqui. Agora é rumo a Las Vegas a toda a velocidade. Não sei porquê mas fico com a sensação de que de hoje em diante tenho sempre um Suburban preto no meu espelho retrovisor. TG

Tornar-se de testes La[m]

Testar o novo e selvático Huracán Performante? É um trabalho difícil, mas alguém tem de fazê-lo...

TEXTO: **CARLINE HURTER** /
FOTOS: **TOM SALT**

um piloto mborghini

Dizem que é ele o diretor

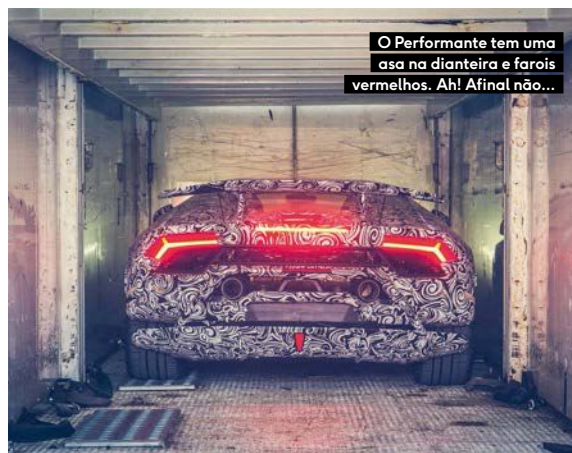
“Este é um Huracán mais rápido, radical e focado”

Imola está assustadoramente silenciosa nesta manhã fria de novembro, e quando olho para a escura mancha de alcatrão,

os pelos na minha nuca levantam-se. Embora seja verdade que a maioria das pistas são um pouco assustadoras vazias – talvez pelo potencial desperdiçado –, o Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari é um pouco mais sinistro que o normal. Talvez sejam as homenagens: T-shirts, cartazes e uma série de bandeiras do Brasil que esvoaçam ao vento, com mensagens escritas por fãs e ramos de flores mais ou menos murchas – tudo disposto junto à curva Tamburello. Foi aí que, no dia 1 de maio de 1994, Ayrton Senna perdeu a vida. Desde esse momento, o circuito tornou-se destino de peregrinação para homenagear o homem que inspirou tantos – e é um sítio profundamente comovente.

Só que também é um circuito fantástico. E os circuitos só estão felizes quando os usam. É perfeitamente apropriado, então, que a calma contemplativa seja perturbada violentamente pelo rugido furioso de um V10 Lamborghini. E não é um V10 qualquer. É o motor que propulsiona a próxima versão radical do Huracán – chama-se Performante. E estamos aqui para conduzir este carro.

Primeiro, um pouco de contexto. Fui convidado para fazer parte do programa de desenvolvimento da Lamborghini, num grupo super-exclusivo de apenas quatro jornalistas convidados pela marca de Sant'Agata para conduzir o Performante e dizer o que pensam, quase um ano antes do lançamento oficial. É uma honra enorme. E um evento que me permite, para todos os efeitos, anunciar que sou, técnica e absolutamente, um piloto de testes da Lamborghini.

Mas esta não é apenas uma oportunidade para divertir-me. Para dar informações úteis à equipa de desenvolvimento, tenho de compreender o carro a fundo. Começa o briefing pré-condução, e eu adoto a minha melhor postura atenta. Primeiro, o posicionamento

O Performante tem uma asa na dianteira e farois vermelhos. Ah! Afinal não...

do carro. O Performante é praticamente uma espécie de GT3. Ou seja, é um Huracán mais rápido, radical e focado, criado para esmagar tempos por volta (este é, segundo sei, o Lamborghini mais rápido de sempre em Nürburgring) e para deixar quem o vê de queixo caído. Por enquanto, tudo bem. Disto percebo eu.

Antonio Grandi, diretor de I&D no projeto Performante, explica os pormenores. O Performante inspira-se, em parte, na experiência GT3 da Lamborghini. Usa um novo tipo de fibra de carbono forjada, bem como outras medidas de redução de peso, para obter uma perda de 40 kg de peso em relação ao Huracán normal; o V10 atmosférico sofreu diversas melhorias e é agora o motor da sua classe com mais potência específica. Também compreendo isso. O sistema de escape é totalmente novo (com saídas numa posição ligeiramente diferente), reduz a contrapressão e reforça a “banda sonora emocional”, e a transmissão automática de dupla embraiagem e sete velocidades foi “reotimizada” e faz agora passagens ainda mais rápidas.

Já os novos P Zero Corsa foram desenvolvidos especificamente pela Pirelli para este carro e recorrem à nova tecnologia de mistura dupla. Uma vez mais, acompanho tudo o que é dito.

A Lamborghini anunciou ainda alterações ao nível da suspensão – fornece mais dez por cento de rigidez vertical e reduz em 15 por cento o adorno de carroçaria, enquanto os casquilhos novos melhoram a rigidez radial e axial em 50 por cento. E se combinar tudo isso à direção ativa (também ela revista e afinada para oferecer mais feedback) e à brecagem menor do modo Corsa, o resultado é um carro... bom. Fico a olhar para os ecrãs, como um cão a olhar para uma salsicha, enquanto digiro a informação relativa à rigidez radial. Acabo por concluir que, embora não compreenda totalmente os números, a marca fez um ótimo trabalho. Praticamente todas as zonas do Huracán foram alteradas.

Mas não é só isso que tenho de digerir. É que ainda falta a aerodinâmica. Há uma enorme asa traseira e um defletor dianteiro agressivo – as alterações do costume neste tipo de carro. Mesmo com camuflagem, é impossível não reparar nelas. Só que é na forma como estes dois elementos lidam com o fluxo de ar que acontece a magia. O Performante é o primeiro Lamborghini a apresentar aquilo a que a marca chama de ALA – Aerodynamica Lamborghini Attiva. Ou, num sotaque menos cativante: aerodinâmica ativa.

Na dianteira, há duas aletas que, com o sistema ALA desligado, permanecem fechadas e, aliadas à asa traseira, criam a força descendente máxima. Com o ALA ligado, as aletas abrem, melhoram o fluxo de ar e reduzem o atrito e a pressão sob o carro. A enorme asa traseira – que inclui a nova fibra de carbono forjada – é oca, e os seus dois suportes têm aletas motorizadas na base. Assim, conseguem redirecionar o ar rápido que vem na zona superior do carro para os suportes e a própria asa. Esse fluxo rápido de ar atravessa a superfície horizontal da asa e é projetado pelo canal que existe na sua margem inferior.

Visto que o carbono forjado pode ser transformado em estruturas muito complexas, cada lado da asa tem o seu próprio canal que é alimentado independentemente do resto da asa. Com o sistema ALA ativo, o fluxo do ar que passa pela asa é otimizado de formas diferentes. Sob travagem forte, o fluxo de ar é interrompido, e a asa passa a desempenhar um papel mais tradicional, e mantém o carro equilibrado. Nas curvas, o sistema monitoriza a direção do carro e o adorno da carroçaria e depois impede a passagem de ar no canal correspondente à roda que precisa de mais força descendente, canalizando-o para o canal do lado contrário. É força descendente aerodinâmica ativa. Ou algo do género. É, isso sim, a primeira asa traseira com canalização ativa de ar. No entanto, e com toda a sinceridade, as minhas noções de física do colégio ficaram, nesta altura da apresentação, deitadas em posição fetal num canto da minha mente. E a teoria é uma coisa... Será que funciona na vida real? Com a complexidade do sistema e algoritmos ainda a derreter as minhas sinapses, a apresentação termina e chega a hora de esquecer a teoria e perceber se tem aplicação real.

Lá fora encontramos três versões com diferentes potências do Huracán, alinhados como doces muito rápidos. O primeiro é um Huracán prateado com pneus Trofeo R.

Os bancos do Performante parecem algo saído da saga *Transformers*

Reggiani tenta não rir enquanto olha para o jornalista pixelizado!

Decoração da fase "Não Tive Dinheiro para Tinta Decente" de Picasso

Aerodynamic Lamborghini Attiva

Como funciona a aerodinâmica ativa ALA da Lamborghini

Fechadas: mais força descendente

Com o sistema ALA no modo passivo, as aletas no defletor dianteira e na asa traseira permanecem fechadas e reforçam a força descendente e a estabilidade.

Abertas: menos força descendente

Com o sistema ativo, as aletas dianteiras e traseiras podem agora abrir, deixando o ar fluir pelas aberturas, reduzindo o atrito e maximizando a aceleração e velocidade.

Melhores prestações

O grande trunfo do sistema ALA é a forma como o carro aproveita e distribui o ar ao longo da asa traseira para melhorar as suas capacidades em curva. Basicamente, obriga o ar a reforçar a força descendente. O Performante monitoriza os parâmetros da direção e das forças G e depois usa os motores que acionam as aletas para impedir o fluxo de ar na metade da asa traseira correpondente ao lado interior da curva. Enquanto nessa metade há mais força descendente, o que concede mais aderência à roda interior, na outra secção da asa continua a passar ar, o que reduz a força descendente e roda o carro em plena curva. Não são noções especialmente simples – para mais quando há uma série de combinações de aletas abertas e fechadas na dianteira e na asa traseira –, mas tudo isto tem um efeito profundo nas capacidades do carro. Resumindo, funciona realmente.

É conduzido pelo piloto de testes mais jovem de sempre da Lamborghini, Pierluigi Veronesi. Logo a seguir está o camuflado e alado Performante, com as proteções bronze a brilharem atrás do vidro traseiro. O último é um Huracán verde com pneus P Zero Corsa...

Como não há tempo a perder, enfio-me dentro do Performante e olho com dureza para quem se tenta aproximar do carro. Vou ser a primeira pessoa fora da marca a conduzir o carro. Não há nada de incrivelmente novo, mas com a presença dos elementos em carbono forjado (saídas de ar, consola central), dos bancos e do volante em Alcantara e dos novos gráficos do sistema de infoentretenimento, parece outro carro. Levanto a tampa vermelha do botão Start/Stop, travo e ligo o carro. O motor acorda e assume um ritmo agressivo, com uma sonoridade grave e pujante. A promessa do tom de escape mais "cativante" foi claramente cumprida, e depois lá entro em pista – é uma condução em exclusivo mundial.

Após algumas voltas passadas a avaliar o circuito e a tentar desesperadamente não embater na traseira do carro de Pierluigi, começamos a acelerar mais. E o Performante começa a revelar-se. À saída de Rivazza e a acelerar na reta da meta, o Performante persegue com facilidade o Huracán normal – mesmo comigo ao volante. Uso o mesmo ponto de travagem de Pierluigi – reajo às luzes de travagem do seu carro – e o Performante perde velocidade com tanta estabilidade e violência que tenho de voltar a acelerar antes da curva. Principiante!

Passamos por Traguardo em terceira e deixo o carro fluir por Tamburello em quarta, engreno a quinta com a aceleração em direção à Villeneuve, e volto a travar forte... uma vez mais, demasiado cedo, e chego à curva Tosa. Aprendo a lição, e começo a travar depois de Pierluigi e a perceber melhor o carro na aproximação à Piratella – uma curva rápida à esquerda. Pierluigi está a ter muito trabalho no Huracán lá à frente. Já o Performante, apesar de eu não ser italiano nem piloto, nem ter sapatos especiais ou talento a sério, faz-me parecer lendário. A sua estabilidade nas curvas é incrivelmente tranquila, e a força de travagem disponível dá-me a confiança necessária para adiar essa ação cada vez mais, nomeadamente na aproximação, a descer, à Acque Minerali. Voltamos a subir em direção à Variante Alta, que tem muitos corretores, e depois mais alguns corretores e, finalmente, um corretor grande – Pierluigi pisa todos eles, e senti que devia fazer o mesmo. O Performante não se sente minimamente perturbado.

Completamos mais algumas voltas e depois regressamos às *boxes* para falar com a equipa. Maurizio Reggiani, responsável pela I&D da Lamborghini, aproxima-se. "Então?" dispara ele...

Bem, o carro é impecável, mas será que isso se deve à engenhosa aerodinâmica? Reggiani responde: "Quando apresentaram a ideia, admito que fiquei desconfiado, mas fizeram vários testes e modelos que provaram a teoria. Quando testámos a aplicação real, os resultados foram quase inacreditáveis."

Vejo-me obrigado a concordar. Quando volto à pista no Huracán normal, não só é menos raivoso e ruidoso como as passagens de caixa são menos rápidas – a experiência é menos visceral. Mais importante ainda, não é tão estável quanto o Performante, o que torna Imola um circuito mais assustador, ao entrar em subviragem onde o outro encontra aderência. O Performante encorajou-me a ser cada vez mais rápido. A sua tecnologia é tão avançada que muitos de nós não a compreendem, mas por muito complicada que seja a teoria, é a prática que interessa. E o Performante cumpre sem hesitação. Mesmo com um piloto de testes amador ao volante. TG

"O Performante faz-me parecer lendário em pista"

Traquinas!

Estética personalizada e motor e dinâmica melhorados fazem do Renault Twingo GT uma divertida aposta para marcar a diferença na cidade

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

Pequeno mas bem apetrechado

Lembram-se daquele utilitário com um ar fofinho, bancos reclináveis na totalidade e teto de lona a abrir o céu para jovens casais sonharem com o momento? Isso é passado. O novo Renault Twingo continua a apontar baterias para um público mais jovem, mas agora inclinado para os mais urbanos e radicais. A versão GT, aqui apresentada, é um claro exemplo disso e com uma fórmula que parece simples. Pede-se aos responsáveis da Renault Sport que deem largas à imaginação, mistura-se tudo muito bem quase com varinha mágica e sai um modelo irrequieto e que apela ao nosso estado mais traquinas.

A unidade que nos chegou às mãos brilhava com a cor laranja pimenta e com faixas pretas no capot, no tejadilho e na lateral da carroçaria. A estética específica do Twingo GT inclui ainda uma entrada de ar junto ao eixo traseiro do lado esquerdo, jantes em liga leve de 17 polegadas, dupla saída de escape cromada debaixo de um defletor negro e a sigla Renault Sport. Um cocktail suficientemente atrativo para provocar alguma curiosidade. No interior a atenção ao detalhe recaiu no volante revestido a couro, bancos em tecido e neoprene com pesponto laranja e soleira com inscrição RS.

Mais do que os pequenos detalhes de imagem, o trabalho dos engenheiros da Renault Sport incidiu na componente dinâmica. O bloco tricilíndrico de 898 cc foi optimizado ao nível da admissão e da eletrónica, com aumento da rotação do turbo. Debita 110 cavalos de potência e alcança 170 Nm de binário, conseguindo a proeza de realizar menos de 10 segundos dos 0 aos 100 km/h. Para além de afinação específica do chassis, conta ainda com um novo ESP (desenvolvido para um comportamento mais desportivo mas ainda assim com bastante controlo das ações), caixa de velocidades mais curta e direção mais reativa. Com um comportamento muito nervoso, o pequeno Twingo GT é bastante interessante de conduzir, mas honestamente não é a configuração mais apetecível para as esburacadas estradas das cidades em época pré-autárquicas.

Os cerca de 16 mil euros fazem do Renault Twingo GT uma possível escolha para quem pretende vincar o caráter de exclusividade, mas por causa dos consumos médios que superam com facilidade os 7 l/100 km vê-se na eminência de ser excluído do radar dos modelos citadinos. Mas aperte com ele e verá que toda a sua veia rebelde o irá deixar com um sorriso nos lábios.

Caráter irreverente num citadino desportivo

Bancos desportivos e personalizados

FÓRMULA CERTA

Motorização híbrida evoluída, desenho jovem e moderno. Este C-HR poderá ser um caso sério de vendas para a marca nipónica

TEXTO: PAULO PASSARINHO
FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Ora aqui está um excelente caso de um modelo que seguramente irá dividir opiniões sobre a sua estética. Uns irão adorar o seu ar radical, com linhas angulosas e vários detalhes de estética que o colocam num patamar de adoração. Outros irão seguramente questionar as opções a começar pela questionável forma como o puxador da porta traseira está colocado. Seja como for, a verdade é que durante o teste ao C-HR várias foram os elogios à sua passagem pelo que muito provavelmente este irá ser um modelo de forte sucesso para a Toyota. Mais do que a estética, este *crossover* com ares de desportivo irá marcar o seu lugar no parque rolante com outros predicados bem mais interessantes de analisar. A grande aposta do construtor nipónico para este modelo reside na motorização híbrida (também existe um 1.2 turbo), semelhante à que conhecemos no Prius.

A aposta passa claramente por cativar um público jovem, informado e com preocupações ambientais. Para isso recorre à motorização de 1,8 litros, com 98 cavalos de potência e 142 Nm de binário, que funciona em conjunto com um motor elétrico de 53 kW para apresentar uma potência combinada de 122 cavalos. Para aproveitar da melhor forma esta motorização a marca escolheu uma caixa de variação contínua. É aqui que novamente se dividirão as opiniões. Diz a Toyota que esta é a melhor solução em termos energéticos e de aproveitamento do potencial elétrico. Acreditamos que sim, mas a verdade é que o ruído que a caixa produz e a forma como por vezes parece que está em esforço não é condizente com o potencial que se quer transmitir. Até poderá ser uma questão de hábito, mas fica nos pontos a rever. Num patamar bem distinto está a dinâmica. A plataforma TNGA permite melhorias em termos de peso, eficiência e dinâmica, e é aqui que o modelo

Estética e soluções radicais, como o puxador da porta traseira

“Estética radical, urbana e desportiva”

A posição de condução é boa, mas a visibilidade traseira não é das melhores

TOYOTA C-HR
Preço: € 33.350
Motor: 1.788 cc, 4 cil., 122 cv (combinado) 142 Nm às 3.600 rpm
Performance: 0-100 km/h em 11,0 s, 170 km/h
Transmissão: dianteira, cx. auto var. contínua
Consumo/Emissões: 3,9 l/100 km, 87 g/km CO_2
Peso: 1.535 kg

Jantes de 18 polegadas em duas cores

O motor 1.8 funciona em sintonia com o módulo elétrico

ganha pontos. Com uma suspensão capaz de surpreender em ritmos mais emotivos, o C-HR consegue aliar a imagem estética com algum radicalismo na condução. É certo que perde no mau piso, mas as jantes de 18 polegadas (bem bonitas por sinal) não são igualmente as melhores companheiras para buracos e afins.

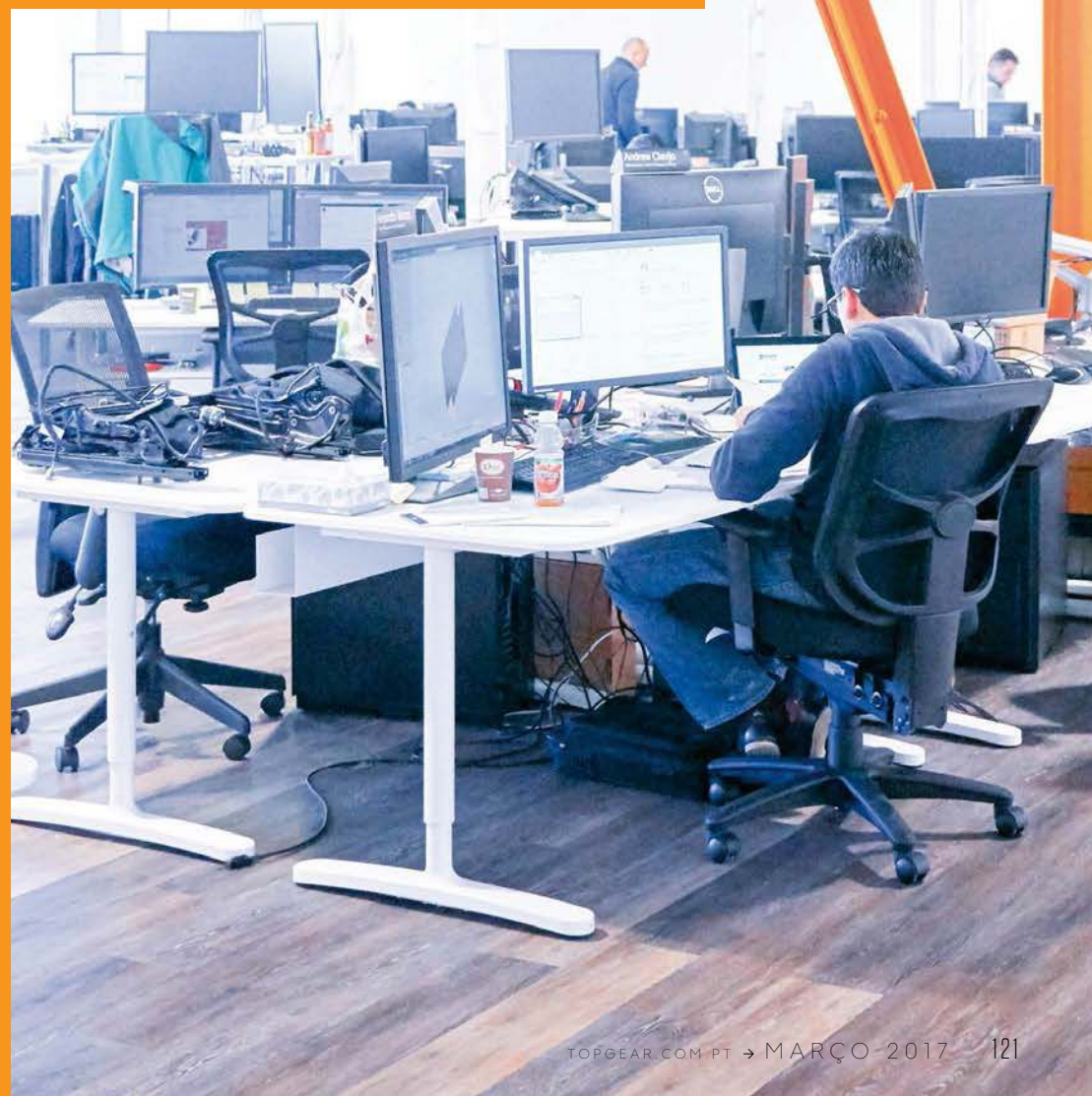
O condutor pode optar por três modos distintos de utilização: Sport, Normal e Eco. No modo Sport é onde justamente a caixa parece transmitir mais ruído mas tem a vantagem de pode conferir maior dinamismo na condução. No ponto oposto, o modo Eco é aquele onde sentirá, inclusive, o sistema a travar um pouco a progressão do modelo. Há ainda a possibilidade de usar o botão EV para usar o maior potencial elétrico, mas não irá obter esse ganho durante muito tempo e o sistema desliga-se acima dos 60 km/h. No final do nosso ensaio ficamos com um consumo de 5,9 l/100 km. Há motorizações a gasolina que conseguem ficar perto deste valor, mas não têm a mesma desenvoltura. Na verdade, é um consumo que já se aproxima de algumas soluções diesel e é aqui que a Toyota pretende convencer os utilizadores.

Estética radical no exterior, dinâmica apurada... e interiores? A condizer! Justiça seja feita ao interior do C-HR, que é provavelmente um dos mais originais que a Toyota desenvolveu nos últimos tempos. Nota-se que os especialistas da marca quiseram marcar a diferença com a utilização de materiais diversos, como a pele e plástico lacado de boa qualidade. Há um requinte em todo o habitáculo e a qualidade de construção é uma evidência já habitual na marca. Destaque para o sistema de infoentretenimento com monitor tátil de oito polegadas repleto de informação e relativamente simples em termos de habituação.

O caráter jovem e urbano é ainda acentuado pelo facto de não ter propriamente muito espaço na traseira nem para passageiros nem na bagageira (377 litros), mas o formato de *crossover* compacto assim determina. Falta o ingrediente que determinou o título de fórmula certa. É que o C-HR está disponível a partir de cerca de 33 mil euros, o que faz dele uma aposta inteligente no mercado. Com estas caraterísticas é o único e ainda se irá manter durante algum tempo, sinal de que a Toyota fez muito bem o trabalho de casa. TG

SERÁ A FARADAY O FUTURO?

Este é FF91, que tanto preocupa a Tesla. Será a próxima grande sensação ou apenas fogo de vista?

TEXTO: **OLLIE MARRIAGE** / FOTOS: **WEBB BLAND**

Estes são os principais engenheiros responsáveis pelo FF91. Pete Savagian, em cima, trabalhou no GM EV1 e é responsável pela propulsão. Hong Bae (topo direito) é responsável pela condução autónoma, e Nick Sampson, que trabalhou na Lotus e na Tesla, supervisiona o projeto inteiro.

No banco de trás de um Faraday Future FF91, que conduz sozinho num parque de estacionamento. Confesso que não esperava estar aqui hoje. Talvez pudesse estar sentado num cadeirão num escritório, a falar com pessoas, a andar pela fábrica ou talvez a olhar para esboços ou a ver um protótipo. Mas isto é melhor – uma demonstração prática de que a Faraday Future pode mesmo estar a falar a sério.

É precisamente por isso que nós aqui estamos. A Faraday Future chegou, aparentemente vinda do nada, ao CES de Las Vegas em janeiro e anunciou que no ano que vem começará a produzir um monovolume de luxo de propulsão elétrica e condução autónoma que deixará para trás um supercarro no arranque. É, para além de um fabricante, uma *startup* tecnológica, e estas pretensões são bastante ambiciosas. Contactámos a Faraday e a marca convidou-nos para uma visita.

Este edifício, perdido numa rede de estradas, autoestradas e zonas industriais entre Los Angeles e Long Beach, foi, em tempos, a sede da Nissan North America: "Comprámos o prédio em setembro de 2014, e cerca de dez de nós vieram para cá", conta-me Nick Sampson, vice-presidente de I&D e engenharia. "Já não sei o número exato porque muda muito, mas acho que agora estão cá 1.200 empregados, mais 200 espalhados entre São Francisco, Pequim e Xangai."

De dez a 1.400 em apenas dois anos e meio? Que crescimento incrível – o segredo está na China. A Faraday é uma empresa americana, mas é financiada por Jia Yueting, um empresário chinês que amealhou a sua fortuna através de conteúdos online, ao comprar os direitos de transmissão de programas, eventos desportivos, filmes, etc. e transmitindo-os. "A sua visão", refere Sampson, "era: 'Se posso ter acesso aos conteúdos no telemóvel e na TV, porque não tê-los no meu carro?' Jia vê a mobilidade como extensão do acesso aos conteúdos."

Sampson esteve na Lotus e na Tesla; a Faraday Future nasceu através do LinkedIn. "Outro tipo que passou pela Lotus, Tony Nie, ajudou a instalar a Lotus Engineering na China. Em abril de 2014, através dos seus contactos, conhecemos YT [Yueting]. Ele tinha uma visão clara e ofereceu-se para financiar o arranque da FF. Ele é o nosso principal financiador, mas tem mais." Sampson não revelou, no entanto, quantos mais tem, nem quanto dinheiro está envolvido. A fábrica de Nevada tem tido problemas, e os trabalhos foram suspensos em novembro, e mais recentemente os planos iniciais foram reduzidos. Pelo menos dois fornecedores terão processado a Faraday por falta de pagamento, e diversas pessoas saíram da empresa. Yueting admitiu problemas de financiamento.

Mas todas as *startups* têm problemas. Não estou a dizê-lo para defender a FF, mas apenas para realçar que existem sempre dificuldades quando está a desenhar um carro totalmente novo e a construir uma fábrica, um plano de marketing, uma cadeia de fornecedores, vendas e serviços – ou seja, tudo! A empresa deve estar a gastar rios e rios de dinheiro.

Estatisticamente, as probabilidades estão contra a FF, mas esta não é uma simples marca automóvel nova a tentar fazer meia dúzia de carros, e sim algo mais duradouro. A FF pode ter sucesso porque, estranhamente, as pessoas não confiam na capacidade dos fabricantes tradicionais em produzirem elétricos. A gama i da BMW é brilhante, mas as vendas são fracas. O Renault Zoe e o Nissan Leaf também são bons, mas as vendas não o refletem. A Tesla? Recebeu 400 mil encomendas para o Model 3! O que está a mudar é a esfera de influência. Já não é Detroit que molda o futuro do automóvel nos EUA, e sim LA. "Parte da razão pela qual temos a sede na costa oeste", refere Sampson, "prende-se com a tecnologia, mão-de-obra e mentalidade, mas também porque há uma certa perceção de marca. E é mais fácil ser o seguidor rápido do que o líder. A Tesla não foi a

"Já não é Detroit que molda o futuro do automóvel, e sim LA"

Os escritórios da Faraday não são o sítio estéril que poderíamos imaginar numa *startup*. De estações de trabalho desarrumadas a referências cómicas a programas antigos, é um local repletos de curiosidades. O FFzero1 (direita) colocou a Faraday sob os holofotes há apenas 12 meses.

primeira, mas foi a que conseguiu realmente ter sucesso." Para a Faraday, esta é a altura ideal – têm de malhar o ferro enquanto está quente. Pete Savagian, vice-presidente da engenharia de propulsão acrescenta: "Fundar uma marca de forma rápida é caro e complexo, mas é mais fácil do que fazê-lo lentamente – fica vulnerável muito mais tempo." Savagian é outro dos pesos-pesados da indústria automóvel, tendo trabalhado na GM durante duas décadas, e no próprio EV1.

O que é interessante na Faraday é que estou a conhecer os engenheiros e os designers. E são pessoas credíveis e pragmáticas. Esperava encontrar dentes branqueados, bronzeados, penteados perfeitos, salas de administração no 16º, cromados e pele. No escritório de Sampson, onde falámos, alguns de nós apoiaram-se no aparador cheio de miniaturas Lotus revistas de carros. Situa-se no rés-do-chão, atrás da receção, e tem pó em algumas zonas. A mobília não combina. Na receção há uma TV enorme, mas está no chão ao lado de um vaso solitário. Sente-se o ambiente de alta tecnologia, mas algo desorganizado. Como se ninguém tivesse tido tempo para decorar as divisões.

Partimos em visita. Eles retiraram tudo dos escritórios quando para aqui vieram, incluindo os tetos falsos e as partições. Tem o aspeto que se espera de uma *startup* tecnológica.Não vejo ninguém sentado num caixa da fruta, mas garanto que há alguém assim neste edifício. Secretárias, monitores e muitas pessoas por todo o lado – não é muito elegante, mas há energia no ar. Há sinais presos ao teto. Paramos na secretária de Hong Bae porque tem o KITT, de *O Justiceiro*, na parede. É o responsável pelo ADAS – a condução autónoma. Uma nota mais abaixo diz "Quão difícil é realmente?"

Percebo agora porque é que Sampson não sabe exatamente quantas pessoas trabalham aqui. Mas isso é uma coisa positiva. Ficaria desconfiado se tudo me fosse apresentado na perfeição, mas nada parece encenado. Descemos – por uma espécie de escadas de emergência – e chegamos à zona de produção. Depois das máquinas de impressão 3D gigantes, encontro meia dúzia de FF91. Bom, agora sei que não fizeram apenas o carro para o salão.

No estúdio de design onde muitas das fotos foram tiradas, está um carro com o interior completo. Não o pudemos fotografar, mas é lindo. Real e genuinamente espantoso. Há uma enorme superfície tátil flutuante e móvel na dianteira do habitáculo, e na traseira encontramos um ecrã rebatível e um par de cadeiras "sem gravidade" que reclinam até 60 graus e fazem as criações da Bentley e Maybach parecer péssimas. A presença dos ecrãs nos próprios materiais permitem a sua integração perfeita. Na minha opinião, a zona traseira do habitáculo, ou mesmo o habitáculo todo, é o grande trunfo da Faraday. Pode muito bem ser um simples monovolume, mas é inovador e requintado.

Experimento o aparelho de realidade virtual que usam para ver os componentes internos, verificar folgas e perceber melhor o ambiente interior. Tento andar em volta do carro virtual e tropeço num vaso. Continuamos a visita. Confirmam que têm 24 carros em testes, alguns em tempo quente, outros no frio e alguns aqui no parque de estacionamento. Perguntam-me se quero experimentar. Claro que sim.

O sistema Lidar está operacional (é uma espécie de radar e faz parte da rede de sensores do FF91 que inclui 13 radares, 12 sensores ultra-sónicos e dez câmaras), e o carro tenta encontrar um lugar para estacionar. A suspensão precisa de afinação, mas a propulsão é suave enquanto engrena a marcha-atrás. Ouve-se um zumbido constante vindo das ventoinhas das caixas cheias de eletrónica na bagageira, enquanto junto aos meus calcanhares um ecrã cheio de pontos está a criar o panorama digital da área. É um protótipo, mas o carro conduz sozinho pelo parque, evitando o trânsito e os carros dos funcionários, e estacionando perto do primeiro protótipo ADAS – um BMW X5 com cablagens e eletrónica suficientes para servir de duplo do DeLorean de Marty McFly.

Não há aqui nada de revolucionário, mas esta engenharia é rigorosa. Este monovolume estilo Hot Wheels é estranho, mas não o pode acusar de parecer-se com algo que já existe. Gostei dele, mas o pior é que deve custar uns 200 mil euros.

Não quero ser crédulo, mas também não quero apontar, rir e dizer que não têm hipóteses. O que acho que vai acontecer? Bem, Jia Yueting financia uma outra marca automóvel, a LeECO, na China. Também mostraram um *concept*, o LeSEE. Poderá a Faraday Future ser uma espécie de teste? Sampson admite que as duas marcas colaboram. Talvez a FF desenvolva as tecnologias nos EUA e depois desloque a produção para a China. O novo ocupante da Casa Branca não iria achar piada a isso. Ou talvez a Faraday exista para criar carros *premium* nos EUA – o Bentley em comparação ao Volkswagen da LeECO. Mas primeiro têm de lançar o carro, e vão encontrar muitos desafios até chegarem a esse ponto. TG

Com 5,250 mm, o FF91 é enorme, mas as quatro rodas direcionais melhoram a agilidade. O que parece ser a tampa do depósito no capot é o sensor Lidar. A ideia é sair do carro à porta do escritório e deixá-lo estacionar sozinho. Depois, chama-o pelo telemóvel.

O tejadilho e as janelas traseiras são feitas de vidro PDLC, que é naturalmente escuro, mas é possível torná-lo mais claro com eletricidade, o que permite variar o ambiente interior. As bossas no tejadilho contêm modems para o Wi-Fi a bordo. Os "espelhos" incluem câmaras, mas podem ser trocados por retrovisores convencionais.

As jantes de 22" têm raios que fecham a alta velocidade, o que melhora a aerodinâmica. Da mesma forma, os arcos traseiros tornam a saída do fluxo de ar que passa pelo carro mais limpa, reduzindo o atrito.

O que está sob o **FF91?**

O FF91 recorre a uma plataforma modular, com seis colunas de baterias no piso em alumínio do chassis. Se remover uma coluna, a distância entre eixos desce 30 cm. Nesse caso, terá um coupé ou um citadino. A potência e a autonomia também descem, mas o carro não tem problemas nessas áreas – os 130kWh do FF91 dão-lhe uma autonomia de 700 km. Os motores elétricos foram concebidos pela Faraday e cada um produz cerca de 350 cv. O FF91 tem trêsm um no eixo dianteiro, que recorre a um diferencial autoblocante, e dois no eixo traseiro, que recorrem à distribuição eletrónica de binário. São 1.050 cv e 2,4 segundos dos 0-100 km/h. Tem ainda quatro rodas direcionais, suspensão pneumática ajustável, e, apesar de ser tão grande quanto um Classe S Longo (5.246 mm), tem um raio de viragem mais apertado que um Tesla Model X.

A *TopGear* e os veículos elétricos

Conduzir um elétrico

Não precisa de tricotar a sua roupa em cânhamo se tiver um Tesla e uma pista...

TEXTO: **PAUL HORRELL** / FOTOS: **JOHN WYCHERLEY**

Manhã cedo num circuito espanhol. Está um carro de corrida baixo, largo e calçado com *slicks* nas *boxes*, a brilhar sob a luz áspera. Mecânicos taciturnos pairam sobre o carro como gaivotas a seguir uma traineira, quebrando o silêncio ocasionalmente com o som característico de uma chave dinamométrica. Um tipo magro com fato de Nomex põe o capacete. Por enquanto, tudo bem.

Depois, subitamente e em silêncio total, o carro desaparece e entra em pista. Nada de ruídos ensurdecedores vindos dos escapes, nada de processos complicados de aquecimento. Estava aqui, e agora já não está. O silêncio é quase total durante a volta à pista – ouvimos os pneus pisarem os corretores e depois, quando passa na reta da meta, debita um assobio considerável, qual jato a voar baixinho.

Este é um dos primeiros testes da Electric GT. Está planeado um campeonato com oito rondas que começará em meados de 2017, com uma grelha de 16-20 Teslas idênticos. As corridas serão um evento em si próprio, ao invés de servirem como corridas de apoio para disciplinas maiores. E é fácil perceber porque é que este campeonato será independente. Tal como a Tesla, enquanto marca automóvel, conseguiu criar o seu próprio espaço na indústria, este campeonato quer criar

a sua própria base de fãs.

Se já assistiu a corridas de alto nível, fique a saber que esta vai ser lenta. Lamento, mas não há outra forma de dizê-lo. Em parte porque a velocidade média será inferior à de GT3, mas principalmente porque a perceção de velocidade, por causa do silêncio, será menor. Também não consegue ouvir se o piloto está a acelerar ou não, e não percebe perfeitamente se está a atacar ou defender. O fundador da Electric GT, Mark Gemmell, compreende tudo isso, mas não está preocupado. Vem do mundo do design de software e dos negócios, e já está a desenvolver uma série de ideias e conceitos para colocar os fãs virtualmente dentro dos carros durante a corrida.

Todos os carros disponibilizam um conjunto de informação telemétrica. Estes dados estarão ligados a aplicações, para que os fãs possam ver em tempo real os tempos por volta, as posições, a posição do acelerador e do travão, a energia disponível nas baterias e muito mais. Gemmell está ainda a contemplar instalar ecrãs gigantes nos próprios carros para exibir essas informações. Quanto ao ruído, ou a ausência dele, Gemmell está a recrutar músicos para produzirem bandas sonoras apropriadas aos carros que serão ouvidas durante as corridas.

Embora viva em Madrid, a Escócia que Gemmell deixou para trás há duas décadas é óbvia no seu sotaque. Só que o seu vocabulário crepita como eletricidade estática com a terminologia da era digital: conetividade que gera interação, ligação e acesso. Está a desenhar protocolos que permitem aos fãs, enquanto consultam os dados dos carros, enviar "gostos" e votos que surgirão depois no ecrã central do Tesla do piloto em questão. Quando o piloto conseguir, pode tocar no ecrã para agradecer aos fãs, fechando aquilo a que Gemmell chama "o circuito de ligação". Como os fãs estarão ligados, essa é uma oportunidade de ouro para possíveis patrocinadores.

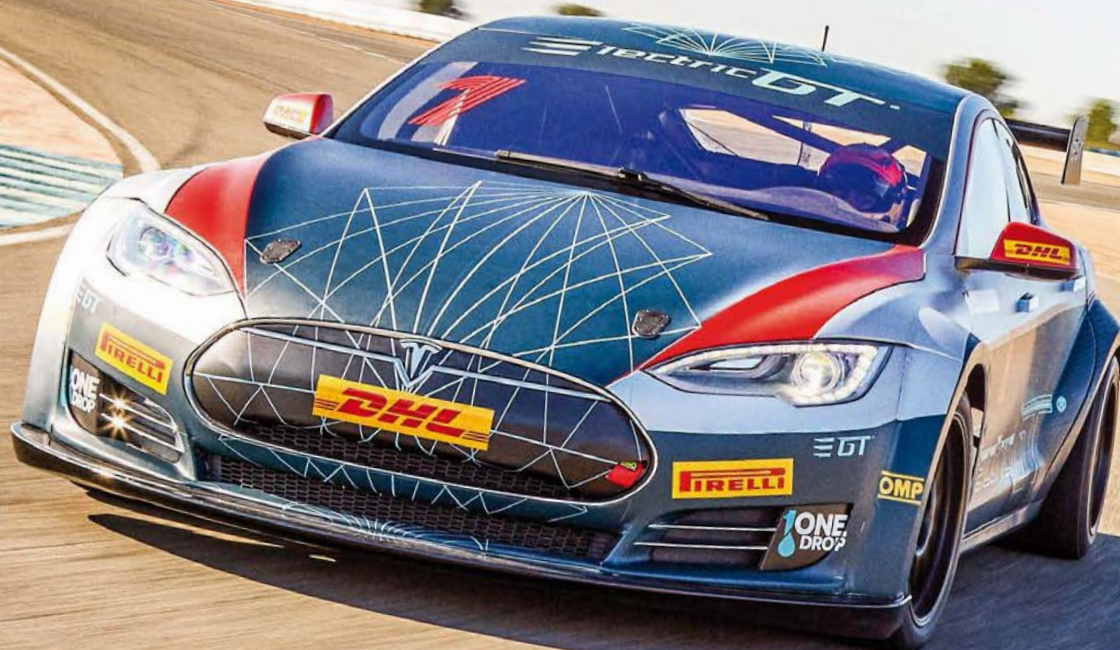
De momento, a Tesla não está oficialmente envolvida. Mas duvido que gastar dinheiro na imagem da marca seja uma prioridade para a Tesla numa altura em que as suas listas de espera são de anos, e o seu dono tem 6,5 milhões de seguidores no Twitter. Seja como for, Gemmell defende que caso apareça um elétrico melhor, também poderá entrar na competição.

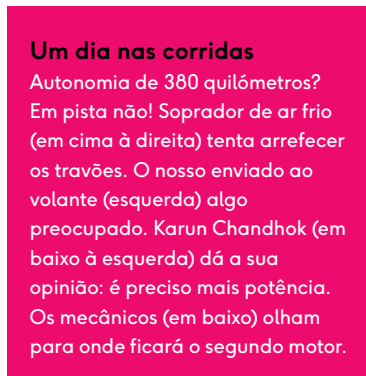
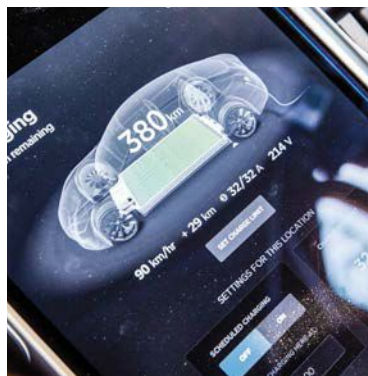
Mas o primeiro carro da Electric GT será mesmo um Tesla. O único veículo preparado, e aquele que estamos a testar hoje, usa as baterias, o motor e a eletrónica do Model S P85. Isso não significa, no entanto, que se trata de um carro normal. O diretor técnico da Electric GT, e piloto de testes, Agustín Payá (é ele o tipo magro que descrevemos no início, e não o enviado *TopGear*) conseguiu reduzir quase meia tonelada ao carro. Os painéis do Tesla foram trocados por finos painéis em fibra de carbono, o vidro deu lugar a Perspex. A suspensão foi rebaixada. As cavas mais largas alojam slicks, o nariz tem agora um defletor e a traseira recebeu uma asa agressiva.

Abro a porta leve que dá acesso a um habitáculo que ficou sem boa parte do acabamentos, elementos em alumínio e apoios. À exceção dos enormes ecrãs, quase não há peças do carro normal. Bacquet, volante, estrutura em aço e cintos completam a decoração. Ligar este componente humano especialmente nervoso à máquina é um processo lento, mas lá conseguem enfiar-me lá dentro e prender-me.

Mantenho o botão amarelo no volante carregado e desloco a alavanca (é a alavanca de transmissão de um Mercedes) para D. Já está. Respiro fundo. O silêncio prevalece. Acelero a fundo e o carro é catapultado em direção à reta e às primeiras curvas. É o famoso binário instantâneo da Tesla – basta adicionar eletrões. Até obriga os slicks a derrapar caso estejam frios.

À medida que aquecem, há mais força de travagem e de viragem que pode explorar. O carro adorna pouquíssimo, em parte porque os Teslas, com as baterias montadas sob o piso, já adornam pouco de origem, mas este tem uma suspensão mais baixa e rija e as vias mais largas. Reage com prontidão à direção, mas como tem a cremalheira de origem tem de dar voltas e voltas ao volante!

"Conseguiram retirar meia tonelada ao Model S"

Saiba mais sobre o campeonato em electricgt.co ou no Twitter @EGTChampionship

Um dia nas corridas
Autonomia de 380 quilómetros? Em pista não! Soprador de ar frio (em cima à direita) tenta arrefecer os travões. O nosso enviado ao volante (esquerda) algo preocupado. Karun Chandhok (em baixo à esquerda) dá a sua opinião: é preciso mais potência. Os mecânicos (em baixo) olham para onde ficará o segundo motor.

Com toda esta aderência extra, a habitual sensação de potência ilimitada desaparece. E em pista, fico com a sensação que a potência é limitada porque o cérebro do carro tem de gerir a temperatura das baterias e motor. Os pneus resistem ao binário, e posso acelerar muito cedo à saída das curvas. Para obter tempos por volta mais rápidos é preciso ter confiança e fazer as curvas depressa, mas como não estou habituado a slicks, não consigo explorá-los ao máximo.

Aqui está alguém que consegue. Karun Chandhok conduziu na F1 pela Lotus, e em GT3 e Le Mans em LMP1 e LMP2, para além de ter feito uma temporada em Fórmula E. Veio cá testar o carro e dar feedback aos engenheiros. Ele acha que o motor está a sobreaquecer porque o carro fica com menos potência após a primeira volta. E os travões já fumegam. Karun fica, no entanto, impressionado com a velocidade a que pode entrar nas curvas e a ausência de subviragem. "Vai ser incrível com o dobro da potência." E tem razão: os carros oficiais usam a propulsão do Model S P100D, que também tem um motor na dianteira e usa as baterias de alta capacidade que conseguem até regenerar mais energia.

Chandhok explica o porquê de as provas com carros elétricos exigirem mais do que as competências tradicionais de um piloto. Os pilotos usam toda a potência à saída das curvas, mas depois fazem as retas a uma velocidade mais eficiente. As técnicas de pré-travagem conseguem o máximo possível de regeneração. Enquanto isso, gerem as temperaturas das baterias e motores. "A gestão térmica será sempre desafiante por causa das baterias. É como ter asma – sabe quando tem de usar a bomba. Gere a situação. Passa-se o mesmo com as baterias." Tudo isso significa que as corridas elétricas são "mais cerebrais". As equipas precisam de engenheiros que acompanham essas questões, mas esse tipo de especialista não abunda.

Andam por aqui hoje mais pilotos a testar o carro: jovens promissores, pilotos de F1, pilotos de resistência. Entraram no clube "Heróis Elétricos" de pilotos Electric GT. Foram recrutados – obviamente – através das redes sociais, e darão visibilidade ao campeonato através dos seus perfis e seguidores, o que aumenta a probabilidade de obter um lugar quando o campeonato começar em agosto.

Gemmell quer um mínimo de oito equipas, cada uma com dois carros. Ele defende um mundo de energias sustentáveis, mas "este é um negócio como qualquer outro". A entrada no campeonato custa, por equipa, € 895.000 – dois carros e pelo menos sete corridas. E são as equipas que pagam as peças sobressalentes, pneus, transporte, mecânicos e pilotos. Cada carro tem sete espaços grandes para logótipos de patrocinadores, e Gemmell calcula que cada um vale uns cem mil euros – como há 14 nos dois carros, as equipas podem ter lucro logo nessa vertente. Só que é um risco – uma equipa menos dada a riscos entra em GT3, disciplina em que é fácil convencer um tipo rico que gosta de conduzir a pagar as despesas, em troca de poder dizer aos amigos que é piloto da Lamborghini, Porsche oy Aston Martin.

De momento, não há provas concretas de que a temporada de Electric GT vai mesmo avançar – apenas se fala de "forte interesse" por parte de equipas e patrocinadores. No entanto, vários circuitos de renome já anunciaram que aceitarão as provas, como Paul Ricard, Nürburgring, Estoril e Barcelona. Também há interesse por parte de circuitos italianos e britânicos. Cada evento incluirá uma sessão de treino, 60 minutos de qualificação e duas corridas (dia e noite).

Em redor das corridas teremos "um festival de inovação e sustentabilidade". Não é propriamente o fim de semana de destruição de recursos do costume. A existência da Electric GT depende da sua capacidade em encontrar novos patrocinadores interessados neste tipo de ligação aos fãs... E em encontrar fãs. TG

Raça rara

OS SUPERCARROS QUE *QUASE* TIVERAM SUCESSO

Em meados de 2008, falou-se que estávamos prestes a testemunhar o nascimento do supercarro escocês, graças à agência de design Dowdeswell & Hardie. Os escoceses deram-nos a penicilina, a televisão, o telefone, o motor a vapor de Watt, a bicicleta a pedal, o motor OHV – um supercarro seria canja para uma nação tão talentosa! Os meios de comunicação ficaram em pulgas. OK, talvez não tenha sido bem assim – este membro dos meios de comunicação limitou-se a suspirar, revirar os olhos e abanar a cabeça assim que viu as imagens claramente geradas por computador.

Como pode ver, não era um carro feio nem concebido em cima do joelho. A ficha técnica era relativamente plausível. O nome veio de uma bebida escocesa, e o Falen seria um hipercarro britânico para a pista estilo McLaren P1 GTR ou Aston Martin Vulcan, muitos anos antes de algum destes ser sequer um esboço. Estava, portanto, muito à frente do seu tempo.

Recorria a um V10 Judd GV5 5.5 de competição, muito popular junto das equipas LMP1, um bloco leve e compacto que produzia 800 cv e 630 Nm. Alojado num chassis em fibra de carbono, rodeado por painéis em fibra de carbono, com uma asa traseira ativa e um peso anunciado de uma tonelada, o carro prometia. O protótipo deveria surgir em 2009, pronto para ser revelado em Genebra. Seguir-se-ia a produção de quatro unidades superexclusivas.

No fim do comunicado de imprensa havia um número de telefone, e decidi ligar. O telefone tocou e tocou, e acabou por atender uma senhora de idade hesitante. Não era claramente a rececionista de uma agência de design. Não desisti e perguntei se aquele era o número da Dowdeswell & Hardie. Era. E se podia falar com alguém sobre o projeto Falen... Podia. Mas o que a senhora disse a seguir convenceu-me de que o projeto não ia avançar: "Espere um bocadinho. Ele está lá em cima no quarto..."

> "O protótipo deveria chegar em 2009, pronto para o Salão de Genebra"

Dowdeswell & Hardie Falen

Ficha técnica

AS INFORMAÇÕES FUNDAMENTAIS

Anos no ativo
2008

Unidades produzidas
Zero

Preço novo
N.D.

Trunfo
Motor Judd V10 LMP1, uma tonelada de peso

Potência e binário
800 cv às 10.000 rpm
630 Nm às 7.500 rpm

Prestações
0-100 km/h em 3,0 s, +320 km/h vel. máx.

Motivos para o fracasso
Não chegou à fase de produção

Possibilidade de ressurreição
Nenhuma

TEXTO: OLLIE MARRIAGE